

## **Antrag**

**der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Angelika Brunkhorst, Patrick Döring, Dr. Christel Happach-Kasan, Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Horst Friedrich (Bayreuth), Dr. Edmund Peter Geisen, Miriam Gruß, Heinz-Peter Hausteil, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Michael Link (Heilbronn), Patrick Meinhardt, Jan Mücke, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Cornelia Pieper, Jörg Rohde, Marina Schuster, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP**

### **Schutz und Nutzung der Meere – Für eine integrierte maritime Politik**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Deutsche Bundestag begrüßt die Vorlage des Grünbuchs „Die künftige Meerespolitik der EU“ (KOM[2006]275) durch die Europäische Kommission. Das Grünbuch bietet vielfältige Ansatzpunkte dafür, eine integrierte maritime Politik in Europa zu schaffen, die sowohl dem Schutz der Küsten und Meere Rechnung trägt als auch dem wirtschaftlichen Erfolg der maritimen Wirtschaft. Das Ziel ist eine abgestimmte europäische Position zur Nutzung der Meere und zum Schutz der Meeresumwelt.

Meere und Küstenregionen haben eine enorme Bedeutung für eine intakte Umwelt und besitzen gleichzeitig ein beträchtliches Potenzial für wirtschaftliches Wachstum. Dies gilt vor allem für die Bereiche Transport, Fischerei, Schiffbau, maritime Forschung und Entwicklung innovativer Technologien sowie nicht zuletzt den Tourismus. 40 Prozent der europäischen Wirtschaftsleistung wird an den Küsten erwirtschaftet. Die wirtschaftliche Nutzung der Meere hat dabei stark zugenommen, wobei auch neue Interessen (Seewindkraft, Meeresbergbau, Meeresschutzgebiete etc.) an Bedeutung gewinnen. Verschiedene Nutzungsansprüche entwickeln sich teilweise gegenläufig und geraten in Konkurrenz zueinander.

Nur ein integrativer Politikansatz kann die diversen Nutzungs- und Schutzinteressen zusammenführen. Alle Maßnahmen in der Küstenzone müssen daher auf der Basis ganzheitlicher und nachhaltiger Ansätze geplant, entschieden und kontrolliert werden. Eine solche Gesamtbetrachtung erfordert die Entwicklung eines adäquaten Instrumentariums im Rahmen eines Küstenzonenmanagements. Eine stärkere Verknüpfung der verschiedenen maritimen Sektoren und

Akteure dient auch einer Verfahrens- und Planungsbeschleunigung. Das in der EU-Meeresstrategie-Richtlinie (KOM[2005]505) formulierte Ziel einer „dynamischen maritimen Wirtschaft in Harmonie mit der Meeresumwelt, unterstützt durch hervorragende Leistungen in der Meeresforschung“ beschreibt die zukünftige politische Ausrichtung in Europa.

Deutschland profitiert als Küstenland ganz entscheidend von einer gesunden Meeresumwelt und einer prosperierenden maritimen Wirtschaft. Für die maritime Wirtschaft und die küstennahe Industrie sind vergleichbare europäische Rahmenbedingungen von großer Bedeutung, damit Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden. Nur so werden sich neue Impulse für die Küstenregionen und das Leben der Menschen dort ergeben. Diese Entwicklungen sollten auf dem maritimen Erbe der Menschheit aufbauen und ein neues „Meeresbewusstsein“ begründen.

Die maritime Wirtschaft stellt in Deutschland mit ihren unterschiedlichen Facetten – Schifffahrt, Hafenwirtschaft, Schiffbau und -zulieferung sowie den Unternehmen und Instituten der Meeresforschung und -technik – einen bedeutenden Wirtschaftszweig dar. 215 000 Beschäftigte erwirtschaften hier 36 Mrd. Euro jährlich. Hinzu kommen weitere Beschäftigte in nachgelagerten Industrien und Gewerben und positive Beschäftigungseffekte gerade im Umfeld von Seehäfen. Allein vom Hamburger Hafen sind – neben den 4 500 dort direkt beschäftigten Menschen – in Deutschland 220 000 Arbeitsplätze abhängig.

Dabei ist zu beachten, dass die Kosten der Maßnahmen der maritimen Politik oft an den Küsten bzw. bei den Küstenländern entstehen (wie z. B. Küstenschutz, Baggerung der Häfen), die Wertschöpfung wie z. B. im Schiffbau aber zu zwei Dritteln im Binnenland erfolgt. Deshalb ist es sinnvoll im Rahmen der Föderalismus-Reform II zu prüfen, wie die Belastungen, die bestimmte Küstenregionen im gemeinsamen Interesse auf sich nehmen, bei der Aufteilung öffentlicher Finanzmittel für die Regionen zu berücksichtigen sind. Angesichts der enormen Bedeutung der maritimen Wirtschaft für Deutschland und Europa werden von der Politik weitere Anstrengungen verlangt, die Wirtschaft dabei zu unterstützen, die erreichte Spitzenposition zu halten und auszubauen und dabei dem Schutz der Meere Rechnung zu tragen.

Eine langfristig erfolgreiche Meerespolitik basiert auf abgesichertem Wissen über die Ressource Meer und einer intakten Meeresumwelt. Die Entwicklung einer integrierten maritimen Politik muss daher auf einer umfassenden Bestandsaufnahme der wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Situation der Meere und Küstenräume sowie der rechtlichen, politischen und administrativen Strukturen und Institutionen beruhen. Die maritime Wirtschaft und der Meeresumweltschutz sind auf eine zielgerichtete Zusammenarbeit angewiesen. Weitere Verbesserungen sollten auf bereits existierenden internationalen Abkommen und Konventionen aufbauen. Zu berücksichtigen sind etwa das SOLAS-Übereinkommen (Konvention zur Schiffssicherheit), MARPOL (Konvention zur Verhütung von Meeresverschmutzungen), STCW-Übereinkommen (Konvention über die Qualität der Ausbildung von Schiffspersonal) oder regionale Organisationen wie das Helsinki-Übereinkommen (HELCOM) zum Schutz der Ostsee und das Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt und des Nordatlantik (OSPAR). Die EU und ihre Einzelstaaten sind bereits Vertragsmitglieder von HELCOM und OSPAR. Ein international einheitlicher Meeresumweltschutz auf Ebene der IMO (Internationale Seeschifffahrts-Organisation) hat dabei immer den Vorteil global abgestimmter Maßnahmen und die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Schifffahrt. Die Überwachung und Durchsetzung der vereinbarten Maßnahmen erscheint aber bereits auf europäischer Ebene schwierig genug. Die EU muss sich zu allererst für die Behebung von Ratifizierungs- und Vollzugsdefiziten bereits beschlossener Maßnahmen und internationaler Übereinkommen im Bereich des Meeresschutzes einsetzen.

Eine europäische Meerespolitik ist als strategische Querschnittsaufgabe sowohl der Europäischen Union als auch der Mitgliedstaaten und der nationalen Regionen zu verstehen. Die Umsetzung der Meeresschutzstrategie beispielsweise erfolgt auf Ebene der Meeresregionen. Mitgliedstaaten, die sich ein Meeresgebiet teilen, sind für eine enge Zusammenarbeit verantwortlich. Für Deutschland mit seiner föderalen Struktur ergibt sich zudem ein besonderer Abstimmungsbedarf zwischen Bund, Ländern und Kommunen. Bei der Umsetzung der EU-Meerespolitik sind die Beiträge der Fauna-Flora-Habitat (FFH)- und Vogelschutz-Richtlinie, der EU-Nitrat-Richtlinie, der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) sowie der Richtlinie zur Strategischen Umweltprüfung (SUP-RL) zu berücksichtigen. Auch die Gemeinsame Fischereipolitik (GFP) und die Gemeinsame Agrarpolitik (GAP) gilt es einzubeziehen. Dies gilt besonders für den von der EU parallel angestoßenen Prozess des integrierten Küstenzonenmanagements IKZM. Die EU-Kommission muss darauf hinwirken, dass Raumordnungsprogramme in der EU verpflichtend werden, die nach einheitlichen Kriterien und Methoden durchgeführt werden.

Die Meeresregionen mit ihren vielfältigen Ökosystemen sind unterschiedlichen Beeinträchtigungen ausgesetzt. Trotz einiger Erfolge ist nach wie vor der Schutz der Meere und Küsten eine große Herausforderung. Die Schäden, die den Küstenregionen durch Schadstoffeinträge und durch unangepasste Wohn-, Freizeit- und Industrieanlagen zugefügt werden, sind oft irreparabel. Ein Beispiel sind ein immer noch zu hoher Nährstoff- und Schwermetalleintrag. Dazu kommen Gefährdungen durch die Schifffahrt und unterschiedliche Offshore-Nutzungen sowie Veränderungen durch den Klimawandel. Gleichgewichte in der Nahrungskette der Meerestiere verschieben sich. Der CO<sub>2</sub>-Anstieg führt zu einer Versauerung der Meere. Die Klimaerwärmung führt zu steigenden Temperaturen und Wasserständen. Es bedarf zusätzlicher Forschungsanstrengungen in Form von Langzeitstudien, um diese unterschiedlichen Prozesse zu beschreiben, effektive Schutzmaßnahmen ergreifen und ausgewogene Nutzungen definieren zu können. Die politische Entscheidungsfindung zum Schutz der Meere kann nur unter der Betrachtung des ganzen Ökosystems erfolgen. Grundsätzlich sollte im Meeresumweltschutz nach dem Prinzip der Vorsorge und dem Verursacherprinzip gehandelt werden.

#### Seeschifffahrt

Die Weltseeschifffahrt erlebt einen anhaltenden Boom: Sie trägt und profitiert von der fortschreitenden Globalisierung der Wirtschaft, die zu einem großen Anstieg der über See beförderten Güter geführt hat. 40 Prozent des innereuropäischen Warenaustausches und 95 Prozent des außereuropäischen Exports erfolgen auf dem Schifffahrtsweg. Keine Region der Welt (außer Japan) ist so auf externen Seeverkehr angewiesen wie Europa. Die Schifffahrt ist außerdem ein entscheidender Faktor der gesamten Weltökonomie. Deshalb ist ein erfolgreicher Abschluss WTO-Verhandlungen auch gerade für die Schifffahrt besonders wichtig.

Deutschland ist einer der erfolgreichsten Schifffahrtsstandorte weltweit. Deutschland steht hinsichtlich der Containerschiffsflotten sowohl nach der Anzahl der Schiffe als auch nach der Kapazität der Schiffe sowie als Finanzier des weltweiten Schiffbaus auf einem Spitzenplatz. Die Anzahl der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe ist wieder deutlich gestiegen. Inzwischen steht die deutsche Handelsflotte auf Platz drei in der Welt. Ein verändertes Urlaubsverhalten hat zudem zu großen Wachstumsraten im Bereich der Personenschifffahrt geführt.

Nicht nur aus ökonomischer, sondern auch aus ökologischer Sicht ist diese Entwicklung begrüßenswert. Die Schifffahrt ist nach wie vor ein umweltverträglicher Verkehrsträger; sie trägt außerdem dazu bei, dass CO<sub>2</sub>-Emissionen gesenkt

werden. Dessen ungeachtet muss die Umweltfreundlichkeit der Schiffe deutlich verbessert werden. Hierzu sind insbesondere Standards hinsichtlich des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes sowie der Abgas- und Abwasserbehandlung nötig.

Um diese Spitzenposition behalten zu können, müssen die Standortbedingungen immer wieder überprüft und angepasst werden, um den Aufschwung zu verstetigen und zu verhindern, dass dieser nur eine kurze Phase bleibt. So wie der Meeresschutz ist die Schifffahrt insbesondere darauf angewiesen, nicht durch nationale Sonderwege reglementiert zu werden. Die auch von der deutschen Schifffahrt angestrebten Verbesserungen der sozialen Bedingungen der Seeleute, die Reduzierungen der Emissionen, Abfälle und Einleitungen, eine größere Schiffssicherheit bedürfen im Wesentlichen internationaler Regelung über die IMO und ILO (Internationale Arbeitsorganisation). Im Grundsatz ist festzuhalten, dass nationale bzw. europäische Alleingänge, die Regelungen treffen, die über die internationalen Übereinkommen hinausgehen, oftmals kontraproduktiv sind. Sie sind zudem nicht glaubwürdig, wenn einzelne EU-Mitgliedstaaten IMO-Übereinkommen nicht ratifizieren oder konsequent anwenden, aber gleichzeitig die EU-Kommission Rechtsrahmen setzt, die über diese Regelungen sogar hinausgehen. Die Kommission muss zunächst einmal dafür Sorge tragen, dass die internationalen Regelungen auch überall in Europa angewandt werden. Der Wunsch der EU-Kommission, dass die EU nach Inkrafttreten des EU-Verfassungsvertrages eigenständiges Mitglied mit Stimmrecht in UN-Organisationen wird, muss im Einzelfall geprüft werden. Bezogen auf die IMO darf im Ergebnis der europäische Einfluss unter dem Strich nicht geringer werden. Der Schwerpunkt der EU sollte im maritimen Bereich weiterhin auf der Koordination der internationalen Arbeit der Mitgliedstaaten und auf der Umsetzung der internationalen Übereinkommen liegen.

Die maritime Politik der EU sollte sich insbesondere auf die in Europa zu definierenden Standortbedingungen der maritimen Wirtschaft konzentrieren. Hierzu sollten auf europäischer Ebene strategische Maßnahmen mit einem Ansatz wie im nationalen Maritimen Bündnis ergriffen werden. Es darf keine Unsicherheit in Form von konkurrierenden EU- und IMO-Vorschriften bei Normen und Standards geben, weil Schiffe auf ihren Reisen ständig wechselnde Jurisdiktionszonen durchfahren.

Die Förderung des umweltfreundlichen und sicheren Schiffes ist von zentraler Bedeutung. Hier liegt auch eine Chance zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Schiffbaus. Das Abwracken von Schiffen ist international ein großes Problem. Das internationale MARPOL-Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt durch Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe wird in einigen Regionen nur unzureichend umgesetzt. Im Vergleich zum Straßenverkehr wurden die Emissionen des Schiffsverkehrs bisher vernachlässigt. Im Schiffsverkehr ist dringend eine Minderung des Gesamtverbrauchs und der Luftverunreinigungen durch Schwefel- und Stickstoffoxidemissionen zu erreichen. Hierzu müssen neue technische Möglichkeiten erforscht und angewandt werden (z. B. Verbesserung der Treibstoffqualität, bessere Filtertechnik, Sky-Sails, landseitige Stromversorgung der Schiffe während der Liegezeiten in den Häfen). In diesem Zusammenhang sollte auch die Integration des Schiffsverkehrs in den CO<sub>2</sub>-Emissionshandel gemäß Kyoto-Protokoll geprüft werden.

Bei allen Bemühungen, die Schifffahrt noch umweltfreundlicher zu machen, muss beachtet werden, dass 80 Prozent der Meeresverschmutzungen auf Quellen an Land zurückgehen. Die meisten Schadstoffe erreichen die Meere über die Flüsse, das Grundwasser und die Luft.

Direkte Verunreinigungen der Meere durch Schiffe betreffen überwiegend illegale sowie legale Einleitungen von Öl und Chemikalien oder über den Schiffsanstrich. Hier sind ein Transportverbot von Schweröl und neue Regeln beim „Ship-to-ship-Transfer“ von Öl zu überprüfen wie auch der Ausbau und

die Wartung von Doppelhüllen-Schiffen für den Transport aller gefährlichen Stoffe. Gleichmaßen sind die Überwachung und Verfolgung von Verstößen zu verbessern und die Reduzierung der illegalen Verklappung sicherzustellen. Es ist beispielsweise nicht akzeptabel, dass nur 1 Prozent der bei der deutschen Seeüberwachung festgestellten Verstöße gegen Verschmutzungsverbote gerichtlich geahndet werden.

Das international zukünftig vorgeschriebene Ballastwassermanagement soll die Einbringung nicht heimischer Arten durch die Einleitung des Ballastwassers der Schiffe vermeiden. Hier ist eine erneute Überprüfung der Anwendbarkeit auf alle Schiffsverkehre und Seegebiete gefordert.

Doch auch national und europäisch sind weitere Verbesserungen der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiff möglich. So könnten die Projekte „Motorways of the seas“ und das „Short-Sea-Shipping“ noch weiter ausgedehnt und verbessert werden. Dabei kann es in erster Linie nicht um neue Förderprogramme gehen, sondern vielmehr darum, geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen.

Der Binnenmarkt muss konsequent auch in der europäischen Schifffahrt umgesetzt werden, so z. B. bei den Zoll-Codices für das Problem, wenn Schiffe zwar die EU-Hoheitsgewässer verlassen, aber keinen Drittlandhafen anlaufen.

#### Sicherheit des Schiffsverkehrs und Küstenschutz

Der zunehmende Schiffsverkehr mit immer größeren Schiffen stellt den Meeres- und Küstenschutz vor neue Herausforderungen. Die größte Umweltgefährdung der Schifffahrt geht von potenziellen Havarien aus. Deshalb kommt der Schiffsicherheit, der Sicherheit des Schiffsverkehrs und dem Küstenschutz überragende Bedeutung zu. Bereits eine große Schiffshavarie mit großen Mengen freigesetzten Öls oder anderen Schadstoffen in der Deutschen Bucht oder der Ostsee wäre eine zuviel. Die Folgeschäden für die Umwelt, die Küstenbewohner, die Wirtschaft und den Tourismus wären unabsehbar. Deshalb ist es erfreulich, dass vielfältige internationale und nationale Bemühungen in den letzten 20 Jahren zu einem kontinuierlichen Rückgang von Schiffsverlusten und -unfällen geführt haben. Diesen Weg gilt es konsequent weiterzugehen, damit die auch heute noch jährlich durchschnittlich 300 größeren Schiffsunfälle weltweit weiter reduziert werden. Größere Ölunfälle treten in Europa statistisch alle zwei Jahre auf. Auch hier gilt es, die Vermeidungsstrategien weiter zu verbessern.

Weiterhin haben die Terroranschläge von New York und Madrid die potenziellen Gefahren aufgezeigt, die auch durch Terroranschläge drohen könnten. Ein Risiko besteht hier auch in der internationalen Schifffahrt: Erfolgreiche Anschläge auf die Schifffahrt könnten ähnlich verheerende Wirkungen für die Umwelt und die Küsten haben wie eine Havarie infolge eines Unfalls. Deshalb sind im Rahmen des ISPS-Codes (Internationaler Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen) zahlreiche Maßnahmen der Gefahrenabwehr zum Schutz vor terroristischen Anschlägen ergriffen worden. Doch allein im Mittelmeer gibt es rund 100 Schiffe mit verbrecherischen Tätigkeiten. Die EU ist also gefordert, den Kampf gegen illegale Transporte, Piraterie und Terrorismus konsequent weiterzuverfolgen. Dabei gilt es allerdings, ein ausgewogenes Mittelmaß zu finden, um wirtschaftliche Aktivitäten nicht zu sehr zu behindern. Dies gilt insbesondere für die derzeit in der Prüfung befindliche Ausweitung des ISPS-Codes auf die nationale Schifffahrt und Wattenmeerfahrt.

Hauptursache für Schiffsunfälle ist der Mensch. Menschliches Fehlverhalten (an Bord und beim Landpersonal) spielt in rund 80 Prozent aller Seeunfälle eine Rolle. Die Ursachen menschlichen Fehlverhaltens liegen überwiegend in mangelnder Qualifikation und/oder Überforderung. Ständige Arbeitsverdich-

tung, Übermüdung und durch den ISPS-Code bedingte Einschränkungen beim Landgang machen den seemännischen Beruf zudem unattraktiv. Umso wichtiger ist es, dass es mit dem ILO-Seerechtsübereinkommen gelungen ist, nahezu einstimmig höhere internationale Standards bei den sozialen Rechten von Seeleuten zu verabschieden. Auch die Bemühungen um bessere Standards der Ausbildung von Seeleuten im Rahmen des STCW-Abkommens können nicht hoch genug bewertet werden.

Etwa die Hälfte der Welthandelsflotte fährt unter „Billigflaggen“. Man kann allerdings nicht alle „offenen Register“ über einen Kamm scheren. Einzelne dieser Register bemühen sich seit einigen Jahren erkennbar um Verbesserungen. Doch viele dieser „Billigflaggen“ kommen ihren Pflichten nur unzureichend nach. Immer wieder sorgen ein schlechter Wartungs- und Überwachungszustand für Maschinen- und Ruderausfälle, die wiederum die häufigsten Ursachen für technisch bedingte Schiffsunfälle darstellen. Hinzu kommt die Verwendung von zu dünnem Schiffbaustahl, Rost und Materialermüdung. Einige Schiffsregister von Staaten ohne jegliche Schifffahrtsverwaltung sind auch deshalb mit Sorge zu betrachten, weil sie nicht nur für skrupellose Profiteure und gewöhnliche Kriminelle attraktiv sind, sondern auch Terroristen ermöglichen könnten, Handelsschiffe für ihre Zwecke zu nutzen. Auch hier gilt es, international entsprechenden Druck auf die betroffenen Flaggenstaaten auszuüben.

Wenn alle Flaggenstaaten ihren Verpflichtungen nachkämen, bräuchte man keine Hafenstaatkontrolle. Doch die letzten Berichte der Pariser Koordinationsstelle der Hafenstaatkontrolle sind durchaus besorgniserregend. Tausende Fälle von Mängeln wurden dokumentiert. Die Flaggenstaaten werden nach den Ergebnissen der Hafenstaatkontrollen in schwarze, graue und weiße Listen eingeteilt. Es ist zwar erfreulich, dass Deutschland die „White List“ anführt, aber entscheidend sind die vielfältigen Mängel, die bei den „Black-List“- und „Grey-List“-Flaggen festgestellt werden. Deshalb ist es entscheidend, durch ausreichende Hafenstaatkontrollen die Schiffe in schlechtem Zustand herauszufiltern. In der Konsequenz würde dies auch die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Schifffahrt verbessern.

Generell ist festzuhalten, dass es angesichts von 30 IMO-Konventionen, über 40 EU-Richtlinien und Verordnungen und über 100 HELCOM-Empfehlungen keinen Mangel an Vorschriften gibt, sondern vielmehr die Gefahr von Überregelung besteht. Es fehlt an nationaler Umsetzung, Kontrolle und Sanktionen.

Die Maßnahmen der EU-Kommission in den so genannten Erika-I- und Erika-II-Paketen haben innerhalb Europas zu einer deutlichen Verbesserung der Hafenstaatkontrollen und der Kontrolle der Klassifikationsgesellschaften geführt. Die Überwachungs-, Kontroll- und Informationssysteme für den Seeverkehr wurden ebenfalls verbessert. Der Erfolg dieser Maßnahmen, auch im Hinblick auf die Auswirkungen der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen maritimen Wirtschaft, muss immer wieder überprüft werden. Dies gilt auch für die geplanten Gesetzgebungsvorhaben im Rahmen des Erika-III-Paketes. Zwar bedeuten alle geplanten Einzelregelungen jeweils ein Stück mehr Sicherheit, jedoch verdichten sie das ohnehin schon heute kaum zu überblickende Regelungswerk. Auch hier gilt, dass einige der Vorhaben überflüssig wären, wenn die Mitgliedstaaten das geltende internationale Recht anwenden und durchsetzen würden. Eine Rechtsbereinigung und Zusammenführung der einzelnen Richtlinien und Verordnungen wäre sinnvoll.

Die Gründung der EMSA (Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs) ist ein sinnvoller Schritt, um die Arbeit der Mitgliedstaaten in diesem Bereich zu koordinieren und zu unterstützen. Aber es ist nicht sinnvoll, dass die EU parallele Strukturen mit eigenen Einsatzmitteln zu den Mitgliedstaaten aufbaut. Das Grünbuch zur künftigen Meerespolitik regt darüber hinaus die Schaffung einer europäischen Küstenwache an. Als ersten Schritt sollte die europäi-

sche Ebene aber auf eine Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen den benachbarten Mitgliedsnationen bestehen und einheitliche Kriterien und Methoden dafür festlegen, um als langfristiges Ziel den Aufbau einer Europäischen Küstenwache unter dem Dach der EMSA zu erreichen. Dringend erforderlich ist in diesem Zusammenhang vor allem, dass die deutsche Seite mit den Erfordernissen der Zeit mitgeht. Das Festhalten an föderalen Strukturen im Bereich Verkehrssicherheit und Gefahrenabwehr auf den Meeren, Seeschiffahrtsstraßen und Seehäfen ist kontraproduktiv. Die Einrichtung des nationalen Havariekommandos, des Koordinierungsverbundes Küstenwache und des Maritimen Sicherheitszentrums können nur erste Schritte zur verbesserten Seeverkehrssicherheit und Gefahrenabwehr sein. Insbesondere das Havariekommando bietet mit seinem komplizierten Staatsvertrag nicht die Gewähr, im Ernstfall wirklich mit Durchgriffsrecht auf alle entscheidenden Behörden einwirken zu können. Das System bleibt bei Konfliktfällen anfällig.

Auch das Lotswesen leistet einen entscheidenden Beitrag zur Sicherheit des Seeverkehrswesens. Deshalb ist hier ganz besonders auf eine hohe Qualität der Ausbildung und ausreichenden Nachwuchs zu achten. Wo nötig, sollte deshalb die öffentliche Hand bestehende Bemühungen zur Sicherung des qualifizierten Nachwuchses entsprechend unterstützen. Beim Lotswesen handelt es sich vorrangig um eine Maßnahme zur Wahrung der Sicherheit des Schiffsverkehrs und des vorbeugenden Küstenschutzes und nicht um eine kommerzielle Dienstleistung. Dort, wo ohne Einbußen der Verfügbarkeit und der Qualität des Lotswesens auf private Kräfte gesetzt werden kann, um das Lotswesen effizienter zu gestalten, sollte dies geschehen wie z. B. beim Lotsversetzdienst.

#### Häfen

Die europäischen und insbesondere auch die deutschen Häfen profitieren seit geraumer Zeit vom Aufschwung der Weltwirtschaft. Die deutschen Seehäfen boomen und tragen zur wirtschaftlichen Prosperität der gesamten Küstenregion bei. Alle vorliegenden Prognosen, die bis ins Jahr 2016 reichen, gehen von einem anhaltenden Wachstum aus. Angesichts dessen, dass die früheren Prognosen zum Seeverkehrswachstum die Entwicklung eher unter- als überschätzt haben, ist abzusehen, dass es zu Kapazitätsengpässen kommen wird. Deshalb ist es richtig, die beiden größten deutschen Seehäfen Hamburg und Bremerhaven weiter auszubauen und mit Wilhelmshaven den ersten deutschen tideunabhängigen Tiefwasserhafen zu errichten.

Die deutsche und die europäische Wirtschaft haben ein hohes Interesse an kontinuierlich verfügbaren und kostengünstigen Umschlagsdienstleistungen. Die Bereitstellung von Umschlagsdienstleistungen bedarf allerdings permanenter hoher Investitionen, um die Effizienz und Flexibilität der Umschlagsleistung zu steigern. Hierfür sind europaeinheitliche Regeln notwendig, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

Entscheidend für die Sicherung der Attraktivität der deutschen Hafenstandorte ist aber nicht nur die Erweiterung der Hafeninfrastruktur im engeren Sinne, sondern auch der bedarfsgerechte Ausbau ihrer seewärtigen und landseitigen Zufahrten, sowie die Anbindung an die Industrie- und Dienstleistungsregionen im Binnenland. Insbesondere die EU sollte darauf achten und drängen, dass die Häfen in die Transeuropäischen Netze ein- und angebunden werden. Neubau, Ausbau und Instandhaltung der Hinterlandanbindungen deutscher Seehäfen müssen stärker als bisher in der Bundesverkehrswegeplanung priorisiert werden. Dazu ist eine Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans bzw. der Ausbaugesetze für Straße und Schiene erforderlich. Für die Hinterlandanbindung sind auch die Potenziale der Binnenwasserstraße zu erschließen. Dazu muss die Bundesregierung endlich ein Wasserstraßenausbaugesetz vorlegen. Bei der Schienenwegeanbindung der Häfen ist auf eine strikte Neutralität des Netzbe-

treibers zu achten. Die Beteiligung der Deutsche Bahn AG an Hafen- und Umschlagsgesellschaften ist abzulehnen, weil sie mit der notwendigen Neutralität des Betreibers der Hinterlandanbindung unvereinbar ist. Dies ist auch sinnvoll aufgrund der starken wechselseitigen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Binnen- und Küstenregionen. Bayern und Baden-Württemberg beispielsweise kommen nicht ohne die notwendige Logistikleistungen der Küste und Häfen aus, so wie wiederum die Küste und die Häfen nicht ohne die Exportgüter aus dem Binnenland bestehen können.

In diesem Sinne bieten die Norddeutschen Häfen wie z. B. insbesondere Hamburg, mit ihrer Nähe zum Binnenland und sämtlichen osteuropäischen Nachbarstaaten geographische Vorteile, die in wirtschaftlicher sowie ökologischer Hinsicht zu nutzen sind.

Die künftige EU-Seehafenpolitik sollte insgesamt das verkehrspolitische Ziel einer nutzerorientierten Infrastrukturfinanzierung deutlich unterstützen. Das gilt umso mehr, als die Nutzer in den Seehäfen global ausgerichtete Unternehmen sind. Eine nutzerorientierte Infrastrukturfinanzierung muss Hand in Hand mit einer vollständigen Transparenz der finanziellen Beziehung zwischen der öffentlichen Hand und den Seehafenbetreibern gehen. Eine vollständige Transparenz ist notwendige Bedingung dafür, auf mittlere Sicht nutzerorientierte Entgelte der Seehafeninfrastruktur einzuführen und damit ggf. auch die Grundlage für private Finanzierungsmodelle zu schaffen. Eine vollständige Transparenz der finanziellen Beziehungen würde auch eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den deutschen Seehäfen und den Häfen der „Westrange“ unterstützen.

Angesichts der Folgen des Klimawandels kommt den Häfen auch beim Küstenschutz eine immer zentralere Rolle zu. Hier sollte national und europaweit nach verbesserten Maßnahmen geforscht und es sollten europäinheitliche Standards festgelegt werden.

Für die Einbeziehung von Häfen in die Raumplanung sollte die EU einheitliche Methoden und Standards aufstellen, damit der Zeitraum zwischen Erkennen eines Engpasses und der Reaktion darauf verkürzt werden kann.

#### Aktivierender Staat

Es gibt einen großen Bereich bisher als öffentlich angesehener Aufgaben, die sichergestellt, aber nicht unbedingt durch staatliche Organe selbst durchgeführt werden müssen. In diesem Bereich muss der Staat jedenfalls die Erfüllung der Aufgaben gewährleisten. Dieser Grundsatz ist auch auf den Bereich der maritimen Politik auszuweiten. So gibt es z. B. im Rahmen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie zahlreiche Durchführungsaufgaben, die von privater Seite wirtschaftlicher durchgeführt werden könnten. Zur Verwirklichung dieses Ziels ist es erforderlich, die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, wie sie 1997 von der Lenkungsgruppe des Verkehrsministeriums beschlossen worden ist, konsequent umzusetzen und endlich eine transparente Kosten-Leistungsrechnung in der Verwaltung einzuführen. Nur so sind objektive Kostenvergleiche mit der privaten Wirtschaft und eine objektive Abwägung, welche Durchführungsaufgaben künftig öffentlich und welche privat erfolgen sollten, möglich.

#### Schiffbau

Vor besonderen Herausforderungen stehen auch der Schiffbau und die Schiffbauzulieferindustrie. Während die Schiffbauzulieferindustrie seit Jahren außerordentlich erfolgreich ist – 6,8 Prozent Wachstum im vergangenen und voraussichtlich 8 Prozent in diesem Jahr, eine Exportquote von 65 Prozent,

Exportweltmeister und nach Japan zweiter auf dem Weltmarkt – hat sich die Situation der deutschen Schiffbauindustrie nach der schweren Krise des europäischen Schiffbaus vor wenigen Jahren allenfalls stabilisiert. 2005 konnten zwar Aufträge in Rekordhöhe (6,6 Mrd. Euro) akquiriert werden, die Zahl der Beschäftigten liegt aber immer noch deutlich unter dem Niveau des Jahres 2000. Die Bundesregierung weist darauf hin, dass „(d)ie höheren Schiffbauumsätze sowie die gute aktuelle Situation bei den Auftragseingängen und Auftragsbeständen nicht darüber hinwegtäuschen (dürfen), dass sich die wirtschaftliche Situation der Werften bisher nicht wesentlich verbessert hat“.

Die Großzahl der deutschen Werften ist weiterhin unterkapitalisiert und die für den Zeitraum 2006 bis 2009 geplanten Investitionen müssen für eine wirksame Zukunftssicherung immer noch als zu gering angesehen werden (BMW, Bericht zur maritimen Koordinierung, November 2006, S. 6). Angesichts weltweiter Überkapazitäten im Handelsschiffneubau in Höhe von 25 bis 40 Prozent in den kommenden Jahren ist diese anhaltende Schwäche eine Bedrohung für die Existenz dieser Unternehmen und auch ein wesentlicher Nachteil für die deutschen Schiffbauzulieferer, die – im Gegensatz zum Beispiel zu ihrer japanischen Konkurrenz – keine starken inländischen Abnehmer für ihre Produkte haben.

Die Schiffbau- und Zulieferindustrien haben durch große eigene Anstrengungen in den vergangenen Jahren versucht, ihre Position wieder zu verbessern bzw. ihre starke Stellung auf dem Weltmarkt auszubauen. Ziel ist es, in den nächsten Jahren Zuwachsraten zu erreichen, die mindestens dem durchschnittlichen jährlichen Produktivitätswachstum entsprechen. Angesichts der starken internationalen Konkurrenz kann dies allerdings tatsächlich nur ein Minimalziel sein. In diesem Wettbewerb setzen deutsche Unternehmen richtigerweise darauf, ihre technologische Führung auszubauen und sich insbesondere durch den Bau von hochkomplexen Handels-, Spezial- und Marineschiffen zu behaupten. Ganz im Sinne des durch den Bundespräsidenten richtig formulierten Paradigmas, dass „wir um so viel besser sein (müssen), wie wir teurer sind“. Diese Strategie ist sinnvoll, auch vor dem Hintergrund der steigenden Qualitäts- und Sicherheitsstandards in der Schifffahrt, die z. B. auch die Europäische Union richtigerweise verstärkt einfordert.

Der Politik kommt nun die Aufgabe zu, diese Anstrengungen der Industrie im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu unterstützen. Die zwischen den Unternehmen, Bund und Ländern vereinbarte kooperative Strategie „LeaderSHIP Deutschland“ ist hier ein richtiger Ansatz. Die Bundesregierung muss nun die Investitions-, Ausbildungs- und Forschungszusagen der Unternehmen nachhaltig fördern und unterstützen. Um die Innovationstätigkeit der Unternehmen zu stärken, sollte das Erfordernis der „bedingten Rückzahlbarkeit“ im Rahmen der Förderprogramme überprüft werden.

Entscheidend für die künftige Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Schiffbaus sind aber vor allem die richtigen steuerlichen Rahmenbedingungen, damit sich der deutsche Schiffbau auf dem internationalen Markt weiter behaupten kann. Diskussionen um Mindeststeuern sind dem deutschen maritimen Standort ebenso abträglich wie zu zögerlich gewährte Forschungsvorhaben.

Da es bereits 2008 mit dem weltweiten Schiffbauboom vorüber sein kann, gilt es rechtzeitig die Weichen zu stellen, um den deutschen Schiffbau durch die nächsten Klippen zu steuern. Die Bundesregierung sollte analog zum Maritimen Bündnis auch ein Werftenbündnis ins Leben rufen, zu dem neben den betroffenen Ministerien auch die Sozialpartner eingeladen werden. In diesem Zusammenhang kommt auch dem Marine-Schiffbau eine herausragende Rolle zu.

### Schadstoffeinträge, Einleitungen und Altlasten

38 Prozent der Weltbevölkerung leben in den Einzugsgebieten der Küsten. Die Ökosysteme im Meer und in den Küstenzonen leiden unter einem enormen Nutzungsdruck. Weltweit gesehen ist die Einleitung von ungeklärten Abwässern in Flüsse und Meere ein weiterhin vorherrschendes Problem. Daneben ist der Eintrag von Schadstoffen und Nährstoffen durch die Landwirtschaft von Bedeutung. Die Flüsse transportieren große Mengen von Stickstoff, Phosphat und Pflanzenschutzmitteln von den landwirtschaftlich genutzten Flächen. Der Einsatz von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln muss weiter reduziert werden durch Nutzung von Innovationen, um dem Eintrag von Nährstoffen aus der Landwirtschaft entgegenzuwirken. Weiterhin belasten insbesondere Schadstoffimmissionen über den Luftpfad die Meere wie insbesondere Stickoxidimmissionen der verschiedenen Verkehre.

Es ist wichtig zu erkennen, dass der Meeresschutz und die Meerespolitik bereits weit im Innern der Europäischen Union beginnen. Die Umsetzung der EU-Wasserrahmentrichtlinie beispielsweise und die Herstellung eines guten Zustands der europäischen Binnen- und Küstengewässer bis zum Jahr 2015 sind Voraussetzung für einen nachhaltigen Meeresschutz, wie auch eine Verbesserung des Meeresumweltschutzes insgesamt nur die logische Konsequenz einer verbesserten Wasserqualität der Flüsse sein kann.

Das Ausmaß der in den Meeren versenkten Altlasten ist weitgehend unbekannt. Dies liegt zum Teil an der sehr brisanten militärischen Herkunft mancher Altlasten und naturgemäß an der besonderen Schwierigkeit der Dokumentation und Ortung der betreffenden Standorte. Nichtsdestotrotz kann ein in die Zukunft gerichteter Meeresumweltschutz, der eine umfassende Reduzierung von Einträgen gefährlicher Stoffe anstrebt, ohne eine Aufarbeitung der vorhandenen Altlasten nicht vollständig sein. Über den Umgang mit diesen Altlasten muss im Einzelfall entsprechend dem Potenzial der Umweltbelastungen entschieden werden.

### Offshore-Projekt und Entwicklung der Küstenzonen

Die Offshore-Industrie ist geprägt durch die weltweite Förderung von Erdöl und Erdgas. Hinzu kommen neue Energiequellen wie Gashydrat oder Seewindkraftwerke und Pläne zum Ausbau von Pipeline- und Stromnetzen über Länder- und Seegrenzen hinweg. Neben Energie liefert das Meer viele andere Rohstoffe, angefangen bei Sand und Kies. Darüber hinaus gibt es Pläne der Metallerzförderung in der Tiefsee. Wir haben es mit erheblichen Eingriffen in die Meeresumwelt zu tun, die einer genauen Bewertung der Auswirkungen auf die marinen Ökosysteme bedürfen.

Es sind Umweltverträglichkeitsprüfungen notwendig, die bereits für die Bauphase untersuchen, welche Gefahren, Verschmutzungen und Lärmbelästigungen entstehen. Der sichere Betrieb der jeweiligen Anlagen muss ebenso gewährleistet sein, wie Unfälle möglichst zu vermeiden sind. Beim weiteren Ausbau der unterschiedlichen Offshore-Projekte sind insbesondere auch die Auswirkungen dieser Bauten auf die Sicherheit der Schifffahrt zu überprüfen.

In der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) geht man aufgrund der vielen verschiedenen Wirtschaftsprojekte bereits dazu über, einen Raumordnungsplan aufzustellen. Dieser knüpft unmittelbar an die Pläne zur Entwicklung der Hafenwirtschaft an. Diese Planungen müssen ebenso die Entwicklung des Tourismus und des Lebens und Arbeitens im Küstenbereich allgemein berücksichtigen. In dem Maße, in dem die maritime Wirtschaft weiter expandiert, wird sich der Wettbewerb um die Nutzung der europäischen Küstengewässer verschärfen.

Die Erarbeitung und Umsetzung einer einheitlichen Raumordnung sind notwendig, damit insbesondere die verantwortlichen Behörden in den Planungsprozess gestalterisch eingreifen können. In diesem Zusammenhang sollten so genannte Eignungsgebiete für bestimmte Vorhaben ausgewiesen werden. Der Ausbau der Infrastruktur in Küstennähe und der notwendige Küstenschutz zur Sicherung des menschlichen Lebensraums und der Infrastrukturwerte stehen verschiedentlich im Konflikt mit dem Naturschutz. Bei steigendem Meeresspiegel und zunehmender Besiedlung der Küstenbereiche müssen Pläne erarbeitet werden, die bei Hochwasser- oder Sturmflutereignissen den Schutz und die Versorgung der betroffenen Menschen gewährleisten.

Die Förderung von Wissenschaft und Technologie ist für die Menschen an der Küste überlebenswichtig. Die maritime Forschung muss gestärkt werden, um die Beschäftigung in maritimen Wirtschaftssektoren zu sichern und zu erhöhen.

Die Nutzung erneuerbarer Energien nimmt in Europa und weltweit weiter stark zu. Die Unternehmen der Branche und deren Märkte haben sich in den vergangenen Jahren erheblich entwickelt. Gerade in Deutschland haben sich zahlreiche mittelständische Unternehmen in diesem Markt etabliert. Für die Küste kommt der Windenergie dabei eine besondere Bedeutung zu. Zum einen ist Deutschland bei den Maschinen und Anlagen zur Windenergieerzeugung Exportweltmeister, zum anderen gibt es erhebliche Ausbaupläne für die Windkraft auf dem Meer. In Zukunft wird beim Ausbau der erneuerbaren Energien der Fokus noch stärker auf den Auslandsmärkten liegen. Die Verlagerung der Wachstumsdynamik ins Ausland ist für die deutschen Unternehmen insbesondere auch eine logistische Herausforderung. Die Kapazitäten an den deutschen Hafenstandorten und die deutsche Schiffstechnik können davon profitieren. Zum Ausbau der Windkraft in den eigenen Gewässern liegen beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie bisher 40 Anträge vor, 15 Vorhaben davon haben Teilgenehmigungen erhalten. Der Ausbau der Seewindkraft muss mit den weiteren Nutzungs- und Schutzinteressen der Meeresgebiete abgestimmt werden.

#### Fischerei und Aquakultur

Fisch ist weltweit ein wichtiges Grundnahrungsmittel; die Fischerei ist ein wesentlicher Bestandteil der maritimen Wirtschaft und ein unverzichtbarer Bestandteil der Landeskultur bzw. der norddeutschen Identität. Etwa 90 Mio. Tonnen Fisch einschließlich Muscheln und Krustentiere werden weltweit pro Jahr gefischt. Allerdings werden von den mehr als 24 000 Fischarten nur etwa 200 Arten fischereilich genutzt, 20 Arten erbringen 40 Prozent des Ertrags.

Die Überfischung der Meere hat zu einem überproportionalen Preisanstieg geführt, der den Anreiz zur illegalen, unkontrollierten Fischerei erhöht und den fischereilichen Druck auf die Bestände verstärkt hat. Nach einer WWF-Studie (World Wide Fund For Nature) erbringt allein der illegale Fischfang in der Hochsee etwa 1 Mrd. Euro. Daran sind insbesondere Schiffe von Billigflaggen beteiligt. Der illegale Fischfang (IUU/Illegal Unreported and Unregulated fishing) hat in den vergangenen Jahren in verschiedenen Bestandsregionen ein besorgniserregendes Ausmaß angenommen. Die Fischereikommission für den Nordatlantik (NEAFC) – Mitglieder sind die EU, Dänemark (für die Färöer und Grönland), Island, Norwegen und die russische Konföderation – hat deshalb ab Mai 2007 eine Hafenkontrollregelung beschlossen, um die illegale Fischerei einzudämmen.

Nach Angaben der EU-Kommission werden pro Jahr über 9 000 schwere Verstöße gegen die gemeinsame Fischereipolitik registriert. Diese mangelhafte Durchsetzung des bestehenden Regelwerkes kann nicht durch die Schaffung neuer Regeln kompensiert werden. Sowohl in Europa als auch auf der Hohen See, außerhalb nationaler Hoheitsgewässer gibt es erhebliche Defizite bei der

Kontrolle und Durchsetzung von Fangquoten. Länder wie Island und Norwegen zeigen, dass die konsequente Durchsetzung fischereiwirtschaftlicher Maßnahmen die Nachhaltigkeit der Fischerei gewährleistet. Die von der EU registrierten Verstöße gegen gemeinschaftliches Fischereirecht müssen in Zukunft von allen Ländern der EU mit Nachdruck verfolgt werden.

Deutschland verfügt über 3 Prozent der Flotte und 9 Prozent der europäischen Fangquoten. Die leistungsfähige deutsche Hochseefischerei versorgt den deutschen Markt mit Frostfisch und erweist sich als vorbildlicher Partner bei der nachhaltigen Fischerei im Rahmen von Drittlandsabkommen. Das vorrangige Ziel der deutschen Fischereipolitik muss der Erhalt und die wettbewerbsfähige Entwicklung der hiesigen Fischerei innerhalb des Zusammenwirkens der großen Fischereinationen sein. Die europäische Fischereipolitik muss konstruktiv begleitet werden. Außerdem gilt es, die nationalen Spielräume zur Sicherung der Fischereistandorte an den deutschen Küsten zu sichern.

Gemäß der niedersächsischen COFAD-Studie zur Küstenfischerei ist die Sicherung der Fangplätze gegenüber konkurrierenden Nutzungen, wie z. B. dem Bau von Offshore-Anlagen, eine wichtige Zukunftsaufgabe für die Sicherung der Fischerei.

Die fischereiwissenschaftliche Forschung ist von entscheidender Bedeutung für die Lösung aktueller Bewirtschaftungsprobleme und für den angemessenen Umgang mit den Veränderungen in den Meeresökosystemen, die durch den Klimawandel bewirkt werden. Insbesondere fangtechnische und sozio-ökonomische Fragestellungen spielen neben der Populationsdynamik der Bestände eine herausragende Rolle. Der Abbau entsprechender Forschungskapazitäten im Bereich der Bundesforschungsanstalten und der universitären Ausbildung muss rückgängig gemacht werden.

Die Industriefischerei, die ausschließlich der Gewinnung von Eiweißfutter für die Tierhaltung dient, muss weiter vermindert werden. Zur Verbesserung des maritimen Artenschutzes sind die Fischereimethoden auf eine Minderung des Beifangs auszurichten. Reflektive Netze, interaktive Pinger und andere geeignete Fischereitechniken können den Beifang von Kleinwalen deutlich mindern. Die Zertifizierung der Fischerei (z. B. MSC – Marine Stewardship Council) kann einen Beitrag zur weiteren Durchsetzung einer nachhaltiger Fischerei leisten. Der weitere Ausbau der Aquakultur dient auch dem fischereilichen Artenschutz.

Die Aquakultur trägt weltweit in erheblichem Umfang zur Deckung des steigenden Bedarfs der Weltbevölkerung an Fischprodukten bei. In Deutschland sind die Möglichkeiten der Meeresaquakultur durch nahezu flächendeckende Naturschutzauflagen an der Küste stark eingeschränkt. In den Natura-2000-Gebieten in der AWZ (Ausschließliche Wirtschaftszone) sind bereits generelle Verbote jeglicher Aquakultur durchgesetzt. Die weitere Entwicklung der Aquakultur kann für die maritime Wirtschaft wichtige Wachstumsimpulse auslösen. Dafür sollten die schon heute weitgehend umweltschonend arbeitenden Anlagen weiter verbessert werden.

#### Küsten- und Meerestourismus

In den ländlichen Küstenregionen ist der Tourismus vielfach der Motor wirtschaftlicher Entwicklungen. In Deutschland sichert die Tourismusbranche bereits heute 2,8 Millionen Arbeits- und über 100 000 Ausbildungsplätze allein in der Hotellerie und Gastronomie. Durch eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Tourismussektor kann das Potenzial dieser wichtigen Dienstleistungs- und Wachstumsbranche vergrößert werden. Zur Stärkung des Küstentourismus sind eine Verringerung der Steuer- und Abgabenbelastung von Unternehmen und Verbrauchern, ein Abbau überflüssiger Bürokratie und Regu-

lierung sowie eine Flexibilisierung des deutschen Arbeitsmarktes mit zu starren Flächentarifverträgen und zu weit reichenden arbeitsrechtlichen Vorschriften überfällig. Schließlich ist eine weitere Entzerrung der Ferienzeiten im Interesse der Küstenregionen. Dazu ist eine familienfreundliche Ausdehnung der Sommerferienregelung auf 90 Tage erforderlich.

Natur und Umwelt sind günstige Standortfaktoren für den Küstentourismus in Deutschland, die den Reisenden Erholung und Freizeitmöglichkeiten bieten. Von den 14 Nationalparks, 14 Biosphärenreservaten und 95 Naturparks in Deutschland können die Tourismusbranche und die Umwelt sowie Natur wechselseitig profitieren. Naturnaher und nachhaltiger Tourismus sind deshalb ideologiefrei zu fördern. Dazu kann z. B. der Ausbau sowie die Förderung nachhaltiger Natursportmöglichkeiten wie z. B. das Paddeln den Tourismusstandort noch attraktiver gestalten. Weitere touristische Einkommensmöglichkeiten und eine Steigerung der Attraktivität der Küstenregionen sind durch die Schaffung von attraktiven Fahrradangeboten möglich. Der jährliche Umsatz aus dem Fahrradtourismus in Deutschland liegt über 5 Mio. Euro und kann durch eine bessere Koordinierung des deutschlandweiten Radfernwegenetzes vor allem in den Küstenregionen weiter gesteigert werden.

In diesem Zusammenhang ist auch eine Deregulierung im Bereich der Sport- und Freizeitschifffahrt erforderlich. Insbesondere die gegenwärtigen Regelungen zur Erlangung eines Führerscheins sind verwirrend und überkomplex. Im europäischen Vergleich hat Deutschland die mit Abstand strengsten Vorschriften, ohne dass dadurch ein deutlicher Sicherheitsvorteil gewonnen würde. Während z. B. in Großbritannien, Irland und Skandinavien keinerlei Führerscheinpflcht besteht, müssen in Deutschland für Boote mit mehr als 3,68 KW (5 PS) Leistung unterschiedliche Führerscheine für die Binnen- und Seeschifffahrt erworben werden. Neben amtlich vorgeschriebenen Führerscheinen existieren amtlich empfohlene Verbandszertifikate und unterschiedlichste Regelungen auf Bundes- und Landesgewässern.

Eine Zusammenfassung der Amtlichen Bootsführerscheine Binnen und See erscheint daher unbedingt sinnvoll. Dies führt zwar zu einem etwas erweiterten Umfang dieser Prüfung. Im Vergleich zu dem Aufwand, der bisher betrieben werden muss, um – wie 95 Prozent aller Sportbootführer – die Führerscheine Binnen und See zu erwerben, wäre der Prüfungsumfang jedoch deutlich geringer, da redundante Inhalte entfallen. Damit werden eine unnötig hohe Einstiegshürde in die Sport- und Freizeitschifffahrt gesenkt und mittelbar auch die Entwicklung des Wassersports unter touristischen Gesichtspunkten in Deutschland gefördert.

Schließlich müssen die Infrastruktur und das Marketing für den Wassertourismus nicht nur in Küstenregionen verbessert werden. Deutschland verfügt über 10 000 km Wasserstraßen, viele Binnenseen und 23 000 km Küste. Die Infrastruktur entlang der Wasserwege muss ausgebaut und das Marketing der Tourismus- und Wirtschaftsverbände müssen wie in anderen touristischen Bereichen gebündelt und effizienter gestaltet werden.

#### Meeresnaturschutz

Der Meeresnaturschutz hat die Sicherung der Lebensbedingungen für alle Arten im Meer zum Ziel und widmet sich ganz grundsätzlich der Verbesserung der biologischen und chemischen Qualität der Gewässer. Die Erhaltung der Ökosysteme und der biologischen Vielfalt der Meeresgebiete dient dem Schutz der gemeinsamen natürlichen Ressourcen. Der Eintrag fremder Arten in die Gewässer soll vermieden werden. Es gilt, die Nutzungsinteressen mit den Interessen des Naturschutzes in Einklang zu bringen. Daran knüpfen auch neue Meeresschutzgebiete an. Großflächige und dauerhafte Schutzgebiete können in

Regionen entstehen, die fernab direkter menschlicher Nutzung liegen. Auf der anderen Seite können Schutzgebiete abgestuft oder temporär auch dort ausgewiesen werden, wo eine Nutzung der Meere durch den Menschen unentbehrlich und wirtschaftlich wichtig ist. Die Vertragsstaaten der Konvention über die Biologische Vielfalt CBD haben 2004 bereits das Ziel formuliert, bis 2012 ein Netzwerk von Meeres- und Küstenschutzgebieten einzurichten. Auf der Landfläche der Erde sind derzeit etwa 10 Prozent unter besonderen Schutz gestellt. Bei den Meeren beträgt dieser Wert weltweit nur etwa 0,5 Prozent. Es erscheint wichtig, der Natur auch hier die notwendigen Rückzugsräume einzuräumen. Europa und Deutschland gehen mit der Ausweisung von Natura-2000-Gebieten einen guten Weg. Ein ausreichender, länderübergreifender Schutz der Ökosysteme im Meer ist in Europa aber noch nicht erreicht.

Die Nord- und Ostsee mit ihrer überragenden Bedeutung als Rast- und Lebensraum für eine Vielzahl von heimischen und wandernden Vögeln, Säugetieren, Fisch- und Pflanzenarten bedürfen des besonderen Schutzes. Weltweit einzigartige Gebiete, wie das als Nationalpark geschützte Wattenmeer sind Lebensraum für viele dieser zum Teil vom Aussterben bedrohten Tier- und Pflanzenarten. Die Zusammenarbeit zwischen den Nationalparks im Wattenmeer soll deshalb weiter intensiviert werden.

Ein weltweiter Anstieg der Temperatur beeinflusst direkt die Ausbreitungsgebiete und das saisonale Auftreten der Populationen im Meer. Der Anstieg des Meeresspiegels führt zu einer unmittelbaren Bedrohung der Küstengebiete. Die globale Klimaveränderung kann Meeresströmungen verändern und wirkt sich auch mittelbar auf die Meeresumwelt aus. Ein steigender CO<sub>2</sub>-Gehalt der Luft führt zur Versauerung der Meere. Saureres Wasser erschwert den mineralischen Aufbau neuer Korallen, Muscheln oder Schnecken und kann zu deren Zerstörung führen. Den Auswirkungen eines Klimawandels ist auf allen Ebenen entgegenzuwirken. Wie der Klimaschutz ist auch der Artenschutz eine globale Aufgabe. Internationale Natur- und Artenschutzabkommen sind bedeutend für die Koordination der Maßnahmen. Internationale Maßstäbe zur Bewertung der Biodiversität müssen stärker erforscht werden. Eine ständige Verbesserung der Wissensgrundlage in Bezug auf die Meere ist Voraussetzung für die Gestaltung der richtigen und wirkungsvollsten Schutzmaßnahmen. Die Formulierung von Qualitätszielen und Mindeststandards darf nicht dazu führen, dass darüber hinausgehende Schutzanstrengungen mit einem Verweis auf eben diese Standards unterbleiben.

Die Küstenzonen, der Übergang von Land zum Meer, sind biologisch sehr dynamisch und produktiv. Die vielfältigen Interaktionen zwischen Meer und Land bilden die Basis für besondere Ökosysteme. Der wechselnde Übergang vom Süß- zum Salzwasser stellt einen herausragenden Lebensraum dar. Gleichzeitig bilden die Regionen aber auch die Nahtstellen zur Schifffahrt, der Hafenwirtschaft und dem Tourismus. Die weitere Unterschützstellung und ökologische Sicherung dieser Gebiete müssen in enger Abstimmung mit einem weiteren Ausbau der Seeschifffahrt und Hafenkapazitäten erfolgen.

#### Schutzziele

Zur Festlegung der Schutzziele und Maßnahmen ist neben internationalen und sektorübergreifenden Absprachen eine verlässliche wissenschaftliche Bestandsaufnahme notwendig. Wo die entsprechenden Absprachen und Wissensgrundlagen fehlen, muss die europäische Forschungspolitik zum Schutz der Meere zu allererst ansetzen. Parallel sollen die bereits vorhandenen Schutzabkommen möglichst effizient umgesetzt werden. Eine Unterschützstellung besonders akut bedrohter Habitate ist schnellstmöglich zu erreichen.

Der Begriff eines guten ökologischen Zustands muss in Europa eindeutig formuliert werden. Es sind ebenso Indikatoren erforderlich, die eine einheitliche Bewertung des Zustandes der Meere ermöglichen. Die EU plant, entsprechende Schutzziele zu definieren, die Wahl der Maßnahmen aber sollen den Mitgliedstaaten und handelnden Personen weitestgehend überlassen bleiben. Diese Verfahren eröffnen die Chance zu einem nachhaltigen Wettbewerb in der Meerespolitik. Die Rückführung der Verantwortung auf die Einzelstaaten wird aber auch kritisch gesehen. Die Mitgliedstaaten sind bei wichtigen Politikbereichen, die auch den Meeresschutz betreffen wie etwa der gemeinsamen Fischerei- und Agrarpolitik oder im Bereich Verkehr, in Europa nicht federführend. Gleichfalls erleben wir deutliche Vollzugsdefizite auf Ebene der Einzelstaaten, wenn es beispielsweise um die Überwachung der Fischereiabkommen geht. Dabei ist insbesondere zu kritisieren, dass illegaler Fischfang z. B. in Polen oder auch in Spanien eine nachhaltige Fischereipolitik konterkariert und die Bemühungen der deutschen Fischerei zum Artenschutz entwertet.

Der Zeitplan der EU-Meeresstrategie-Richtlinie ist falsch proportioniert. Einerseits sind für die Bestandsaufnahmen und das Monitoring zu großzügige Zeiträume eingeplant, andererseits werden für die Umsetzung der Maßnahmen und die Zielerreichung wiederum zu knappe Zeitvorgaben gemacht. Zwischen Meeresstrategie-Richtlinie und dem EU-Grünbuch zur Meerespolitik sollte es immer wieder Rückkopplungen geben, die weitere Verbesserungen des Meeresschutzes durch beide Initiativen erlauben.

Bei der Umsetzung der Maßnahmen muss der Verwaltungsaufwand minimiert werden und es müssen realistische Finanzierungswege aufgezeigt werden. Vorschläge für konkrete Ziele, Inhalte, rechtliche Schritte, finanzielle Rahmenbedingungen, Umsetzungsstrukturen und quantitative Indikatoren zur Bewertung des Prozesses müssen definiert werden. Das Monitoring der Maßnahmen soll sich auf das Minimum beschränken und keine Mittel für die Entwicklung der Meeresumwelt blockieren. In der ökologischen Nutzung der Meeresressourcen, dem ökonomischen Schutz der Meeresumwelt und der Entwicklung der maritimen Wirtschaft liegt eine besondere Herausforderung, Aufgabe und Zukunftschance für Deutschland.

#### Meerestechnik- und Schifffahrtforschung

Die Forschung und Entwicklung (FuE) auf dem Gebiet maritimer Techniken und zur Schifffahrt sind für Deutschland von außerordentlicher Bedeutung. Die in der so genannten Hightech-Strategie der Bundesregierung vorgesehenen FuE-Mittel sowie der Mittel für das Schiffbau-Innovationsförderprogramm (im Zeitraum 2006 bis 2009 insgesamt 150,5 Mio. Euro) sind ein wichtiger Beitrag. Dies hat auch die EU-Kommission durch die Verlängerung ihrer Rahmenbestimmungen über staatliche Beihilfen im Schiffbau bestätigt. Angesichts der Größe der Herausforderung und der Vielzahl der Probleme, der sich deutsche Unternehmen gegenübersehen, darf dies jedoch nicht das Ende, sondern muss der Anfang einer koordinierten und nachhaltig wirksamen Politik sein.

Die Meere der Welt gewinnen in Zeiten der Globalisierung indes nicht nur als Transportwege an Bedeutung, sondern spielen auch darüber hinaus eine bedeutende Rolle bei der Rohstoffversorgung. Bereits heute beträgt der Anteil der maritimen Öl- und Gasförderung mehr als ein Drittel des weltweiten Gesamtaufkommens – Tendenz weiter steigend. Hinzu kommen große unterseeische Vorkommen von Gashydraten, die als eine mögliche Energiequelle der Zukunft gelten. Der Ausbau und die Nutzung regenerativer Energien (z. B. Offshore-Windkraft) wird weiter voranschreiten.

Die Meerestechnik- und Schifffahrtforschung bieten dementsprechend ein großes Potenzial für die Zukunft. Schon heute werden in der nichtschiffbau-

lichen Meerestechnik Umsätze in Höhe von 5 Mrd. Euro erzielt. Für die Zukunft gibt es hier ein großes Wachstumspotenzial.

Die erreichte Spitzenposition der deutschen Meerestechnik- und Schifffahrtsforschung – nicht nur im Wachstumsmarkt von Exploration, Produktion und Transport von Gas und Öl in den Offshore-Zonen – gilt es daher zu festigen und auszubauen. Wirtschaft, Verbände und Wissenschaft haben dazu in den letzten Jahren Vieles geleistet. Besonders hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang die Strategische Allianz für Meerestechnik, in der die Branche ihre Interessen bündelt und die Forschungs- und Entwicklungsbemühungen koordiniert.

#### Meeres- und Polarforschung

Die Spitzenposition Deutschlands auf dem Gebiet der Meeres- und Polarforschung muss in einem europäischen Abstimmungsprozess genutzt werden. Durch eine gezielte Erforschung der Meere können Potenziale für die medizinische und technische Forschung, die bisher noch kaum genutzt wurden, erschlossen werden. Durch eine intensive maritime Grundlagenforschung, z. B. in der blauen Biotechnologie, können Initialzündungen gegeben werden, die auch weit über die maritime Wirtschaft hinaus wirksam werden können (z. B. in der chemischen oder pharmazeutischen Industrie oder bei der Entwicklung neuer Werkstoffe).

Die Meere spielen bei der Betrachtung des globalen Klimawandels eine bedeutende Rolle. Einerseits hat die globale Erwärmung Auswirkungen auf die Ozeane, die es – sofern sie nicht mehr zu verhindern sind – zu erforschen und zu verstehen gilt. Andererseits bieten die Meere auch Möglichkeiten, dem Klimawandel – z. B. durch die Einlagerung von klimawirksamen Gasen – entgegenzutreten.

#### II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- die laufende deutsche Ratspräsidentschaft dazu zu nutzen, die Verhandlungen über das Grünbuch „Die künftige Meerespolitik der EU: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere“ im Sinne der hier getroffenen Feststellungen voranzutreiben und dabei insbesondere den deutschen Gewässern und ihren spezifischen Problemen hinreichend Aufmerksamkeit zu sichern,
- eine Maritime Agentur zu gründen, die die Bemühungen zur Förderung der maritimen Wirtschaft koordiniert und die Anstrengungen der verschiedenen Akteure (Ministerien, Bund, Länder, Kommunen, Unternehmen, Verbände etc. pp.) vernetzt, um als zentraler Ansprechpartner zur Verfügung zu stehen,
- sich insbesondere auf europäischer Ebene für einen Abbau und vor allem für eine Vereinfachung von Vorschriften einzusetzen,
- sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, dass maritime Zuständigkeiten stärker gebündelt werden.

Zur Verbesserung der maritimen Forschung und Ausbildung fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,

1. ein Meeres- und Polarforschungsprogramm zu erarbeiten,
2. die Grundlagenforschung für Meerestechnik und Schiffbau sowie Meeres- und Polarforschung an außeruniversitären Forschungseinrichtungen verstärkt zu fördern und die Voraussetzungen für die Entwicklungen von Kooperation mit den Hochschulen zu schaffen,

3. sich dafür einzusetzen, auf europäischer Ebene eine gemeinsame Strategie zur Meeresforschung zu entwickeln und ein europäisches Meeresforschungsnetzwerk aufzubauen,
4. die Grundlagen- und Anwendungsforschung mit Blick auf Innovations-schwerpunkte (u. a. blaue Biotechnologie, Energie, CO<sub>2</sub>-Einlagerung, Robotik) verstärkt zu fördern,
5. Anfang 2008 einen Bericht zum Stand der Meerestechnik- und Schifffahrtsforschung vorzulegen und davon ausgehend ein Programm für eine zielgerichtete Vernetzung, Förderung und Unterstützung zu entwickeln,
6. die Vernetzung zwischen außeruniversitären Forschungseinrichtungen, Hochschulen und Unternehmen zu unterstützen, damit Innovationen erfolgreich zur Anwendung gebracht werden können und die deutsche Spitzenposition in der Meerestechnik gefestigt und ausgebaut wird,
7. die Innovationstätigkeit der Schiffbauunternehmen zu stärken und das Erfordernis der „bedingten Rückzahlbarkeit“ im Rahmen der Forschungsförderprogramme zu überprüfen,
8. im Rahmen eines ganzheitlichen Konzepts für die Ausgestaltung der Bildungsabschlüsse, gemeinsam mit den Hochschulen dem Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) und dem Deutschen Industrie- und Handelskammertag (DIHK) sowie den betroffenen Unternehmen die Bedingungen dafür zu schaffen, den Fachkräftenachwuchs bedarfsgerecht zu sichern (z. B. nautische Berufe, Ingenieure für Schiffbau und Meerestechnik),
9. in enger Zusammenarbeit mit den Ländern die Ausbildung des wissenschaftlichen Nachwuchses für Meerestechnik- und Schifffahrtforschung sowie Meeres- und Polarforschung zu stärken.

Zur Verbesserung der Situation der maritimen Wirtschaft fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,

10. den Arbeitsmarkt so zu flexibilisieren, dass auch für qualifizierte ausländische Absolventen eine Tätigkeit im deutschen Schifffahrtsbereich attraktiv ist,
11. bis zur Behebung des Personalengpasses in der deutschen Seeschifffahrt auch nichtdeutschsprachige Kapitäne als Schiffsführer für Schiffe unter deutscher Flagge zuzulassen unter der Voraussetzung, dass die Reeder ihre Ausbildungsbemühungen unvermindert fortsetzen. Nur durch diese Maßnahme ist der Abbruch des bisher erfolgreichen Rückflaggungsprozesses zu verhindern,
12. die Besteuerung nach der Tonnage des Schiffes beizubehalten,
13. alle steuerrechtlichen Planungen zum Beispiel im Rahmen der geplanten Unternehmenssteuerreform, die die deutsche Schifffahrts- und Schiffbauindustrie gegenüber ausländischen Mitbewerbern benachteiligen könnten, zu unterlassen. Hierzu gehört insbesondere der Verzicht auf die „Zins-schranke“, also die Begrenzung des Abzugs von Schuldzinsen. Die unbeschränkte Möglichkeit der steuerlichen Geltendmachung von Zinszahlungen ist gerade in der typischerweise über Kredite vorfinanzierten Schiffbauindustrie unerlässlich,
14. im Rahmen des von der Bundesregierung geplanten Bürokratieabbaus insbesondere alle Regelungen zu überprüfen, die die Schifffahrtsindustrie gegenüber anderen europäischen und außereuropäischen Standorten benachteiligen,

15. die steuerrechtlichen Bedingungen insgesamt so zu schaffen, dass der Hafenstandort Deutschland noch attraktiver wird; die Harmonisierung der Mineralbesteuerung im Seegüterumschlag kann hier nur ein Teil eines Gesamtkonzeptes sein,
16. sich für ein internationales Übereinkommen für fairen Wettbewerb im Schiffbau einzusetzen, das Wettbewerbsverzerrungen durch staatliche Beihilfen unterbindet,
17. solange kein internationales Übereinkommen zur Verhinderung von Wettbewerbsverzerrungen erreicht ist, die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen in vernünftigem Maße und im Rahmen der Rahmenbestimmungen der Europäischen Kommission zu unterstützen. Insbesondere sind Kooperationen zwischen Werften bzw. Zulieferern und staatlichen sowie privaten Forschungseinrichtungen zu fördern, um Austausch und Synergieeffekte zu provozieren. Des Weiteren ist darauf hinzuwirken, dass der Schiffbau anderen Industriezweigen gleichgestellt wird und die Entwicklung neuer Produkte einschließlich Prototypfertigung als vorwettbewerbliche Tätigkeit in angemessener Weise (maximal aber nur zu 25 Prozent) gefördert werden darf,
18. zu prüfen, inwieweit neben nationalen Finanzierungsinstrumenten die Einrichtung eines EU-Bürgerschaftsfonds sinnvoll ist, der im Einklang mit dem EU-Beihilferecht und den Maßgaben der OECD die (Vor-)Finanzierung von Schiffbauprojekten unterstützt,
19. das gegenwärtige CIRR-Systems (CIRR – Commercial Interest Reference System) und ggf. die wettbewerbsfähige Umgestaltung des Systems zu überprüfen, ob die jetzigen Zinsgrenzen zur Förderung von Exportkrediten in der jetzigen Höhe angemessen sind oder gesenkt bzw. erhöht werden müssen, um den europäischen Schiffbau zu fördern bzw. internationale Wettbewerbsverzerrungen zu reduzieren,
20. auf europäischer Ebene darauf zu drängen, die Geltung der Transparenzrichtlinie auf die Häfen auszuweiten,
21. die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung fortzuführen unter der Maßgabe möglichst viele Durchführungsaufgaben an private Dritte zu vergeben,
22. sich ebenso für eine zügige Ratifizierung des im Frühjahr 2006 angenommenen Übereinkommens der ILO über Arbeitsnormen im Seeverkehr einsetzen wie für die Ratifizierung des ILO-Übereinkommens 185 zur Einführung eines Seeleuteausweises.

Zur Verbesserung der maritimen Infrastruktur fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,

23. einen Gesetzentwurf vorzulegen, der über das bereits beschlossene Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz hinaus die Planungen von Verkehrsinfrastruktur im Bereich der Häfen und insbesondere auch die Hinterlandanbindung entbürokratisiert und beschleunigt,
24. ein Wasserstraßenausbaugesetz vorzulegen, das verkehrswirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten Rechnung trägt,
25. die Priorisierungen im Bundesverkehrswegeplan und den Ausbaugesetzen für Straße und Schiene mit dem Ziel zu überarbeiten, dem Ausbau der Hinterlandanbindung für die deutschen Seehäfen stärker als bisher zu berücksichtigen,
26. ihrer Verantwortung für die überregionale Infrastruktur durch Aufstockung der Mittel an den Kosten für die Hinterlandanbindung gerecht zu werden

- und sich insbesondere hinsichtlich zu erweiternder oder neu zu bauender Autobahnen und Fernverkehrsverbindungen auf der Schiene finanziell zu engagieren,
27. den geplanten Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals schnellstmöglich zu starten und die Fahrrinnen von Unterelbe und Unterweser in Absprache mit den betroffenen Bundesländern, Kommunen und Anwohnern anzupassen,
  28. den geplanten Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals schnellstmöglich umzusetzen und durch Ausbau der Schleusen, Erhöhung der Brücken und Vertiefung des Kanalbettes an den zukünftigen Schiffsverkehr anzupassen,
  29. das Planfeststellungsverfahren zur Vertiefung der Außenweser und Unterelbe zügig voranzutreiben,
  30. sich gegen das Mainport-Konzept auszusprechen, wonach die Hafenaktivitäten überwiegend in einigen wenigen sehr leistungsfähigen Häfen, die an die Transeuropäischen Verkehrsnetze angebunden sind, stattfinden sollen. Stattdessen wäre eine Sammlung von Best-practice-Beispielen zur Verringerung der Umweltbelastungen in Hafenorten, die im Internet zur Verfügung gestellt werden könnten, sinnvoller,
  31. die Qualität der schienenseitigen Hinterlandanbindungen auch dadurch sicherzustellen, dass eine strikte Neutralität der Betreiber der Schienenwege gewährleistet wird. Eine Beteiligung der DB AG an der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ist durch die Bundesregierung zu verhindern.

Zur Verbesserung des maritimen Umweltschutzes fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,

32. die verschiedenen Nutzungsansprüche und den verstärkten Schutzgedanken mit einem integrativen Politikansatz zusammenzuführen, um so die ökologische und ökonomische Bedeutung der Meere zu berücksichtigen,
33. sich bei der EU-Kommission für eine systematische und möglichst konkrete Darstellung der zu erwartenden Effekte durch eine integrative Meerpolitik gegenüber der Fortführung sektoraler Politiken anhand einer entsprechenden Studie einzusetzen,
34. alle Maßnahmen in der Küstenzone auf Basis ganzheitlicher Ansätze zu planen, zu entscheiden und zu kontrollieren. Eine solche Gesamtbetrachtung erfordert die Entwicklung eines adäquaten Instrumentariums im Rahmen eines Küstenzonenmanagements,
35. die Entwicklung einer neuen Meeresstrategie auf die Basis einer umfassenden Bestandsaufnahme der wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Situation der Meere und Küstenräume sowie der rechtlichen, politischen und administrativen Strukturen und Institutionen zu stellen,
36. sich auf europäischer Ebene für die Übernahme der verschiedenen maritimen Konventionen in EU-Recht einzusetzen und somit die Durchsetzbarkeit der Beschlüsse deutlich zu verbessern und die rechtliche Bindungswirkung der internationalen Abkommen zu stärken,
37. in erster Linie einen international einheitlichen Meeresumweltschutz auf Ebene der IMO anzustreben, um eine größtmögliche Wettbewerbsgleichheit zu erzielen,
38. sich im Rahmen der EU zu allererst für die Behebung von Ratifizierungs- und Vollzugsdefiziten bereits beschlossener Maßnahmen und internationaler Übereinkommen im Bereich des Meeresschutzes einzusetzen,
39. sich für eine Verbesserung des MARPOL-Übereinkommens einzusetzen, um im Schiffsverkehr eine Minderung des Gesamtverbrauchs und der

- Luftverunreinigungen durch Schwefel- und Stickstoffoxidemissionen zu erreichen,
40. sich für eine bessere Vermeidungsstrategie einzusetzen, gegen direkte Verunreinigungen der Meere durch Schiffe aufgrund illegaler so wie legaler Einleitungen von Öl und Chemikalien oder über den Schiffsanstrich,
  41. für ein effizienteres System der Verfolgung und Ahndung von illegalen Meeresverschmutzungen in deutschen Gewässern zu sorgen,
  42. dafür Sorge zu tragen, dass der Eintrag fremder Arten in die heimischen Gewässer möglichst vermieden wird und dass das internationale Ballastwassermanagement einer erneuten Überprüfung hinsichtlich der Anwendbarkeit auf alle Schiffsverkehre und Seegebiete durchgeführt wird,
  43. die Erhaltung der Ökosysteme und der biologischen Vielfalt der Meeresgebiete zu sichern, um den Schutz der gemeinsamen natürlichen Ressourcen zu gewährleisten,
  44. den unterschiedlichen Auswirkungen des aktiven Klimawandels und des Anstiegs der CO<sub>2</sub>-Konzentration im Meer entgegenzuwirken, um die Ausbreitungsgebiete und das saisonale Auftreten der Populationen im Meer nicht weiter zu beeinträchtigen und die Versauerung der Meere zu stoppen,
  45. dafür Sorge zu tragen, dass der Eintrag von Schadstoffen über die Landwirtschaft und insbesondere der Einsatz von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln weiter begrenzt werden,
  46. mit verstärkten Anstrengungen bei den Menschen in Europa ein gestärktes Meeresbewusstsein zu entwickeln, um die Erkenntnis zu befördern, dass der Meeresschutz und die Meerpolitik bereits weit im Inneren der Europäischen Union beginnen,
  47. das Ausmaß der in den deutschen Küstenmeeren und der AWZ versenkten Altlasten und die von ihnen ausgehenden Bedrohungen zu quantifizieren und sich auch auf europäischer Ebene für eine Altlastenbestandsaufnahme einzusetzen,
  48. auch im Meer Umweltverträglichkeitsprüfungen einzuführen, die bereits für die Bauphase untersuchen können, welche Gefahren, Verschmutzungen und Lärmbelastungen entstehen,
  49. in der AWZ aufgrund der vielen verschiedenen Wirtschaftsprojekte einen Raumordnungsplan aufzustellen und Eignungsgebiete für bestimmte Vorhaben auszuweisen,
  50. auch die Gemeinsame Fischereipolitik (GFP) und die Gemeinsame Agrarpolitik (GAP) der EU in die integrative Meerpolitik mit einzubeziehen,
  51. darauf hinarbeiten, dass eine umweltfreundlichere Stromversorgung von Schiffen in Häfen gewährleistet wird,
  52. gemäß der Konvention über die Biologische Vielfalt CBD bis zum Jahr 2012 weltweit den Aufbau eines Netzwerks von Meeres- und Küstenschutzgebieten zu fördern,
  53. das Wattenmeer als UNESCO-Biosphärenreservat weiterzuentwickeln und als Weltnaturerbe anzumelden und auf eine Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen den Nationalparks im Wattenmeer hinzuwirken,
  54. darauf hinzuwirken, dass die EU-Mitgliedstaaten sich verstärkt für die Einhaltung von Abkommen wie z. B. HELCOM für die Ostsee engagieren,
  55. im Sinne der Meeresstrategie-Richtlinie als Umweltsäule des Grünbuchs den Begriff eines guten ökologischen Zustands der Meere in Europa ein-

deutig und ehrgeizig zu formulieren und entsprechende Indikatoren zu beschreiben,

56. den Zeitplan der Meeresstrategie-Richtlinie ambitionierter zu gestalten und einen verbesserten zeitlichen Ablauf zu implementieren,
57. dafür zu sorgen, dass es zwischen Meeresstrategie-Richtlinie und dem EU-Grünbuch zur Meerespolitik eine iterative Rückkopplung gibt, die weitere Verbesserungen des Meeresschutzes durch beide Initiativen erlaubt.

Zur Verbesserung der Sicherheit des Schiffverkehrs und des Küstenschutzes fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,

58. den Bundestagsbeschluss von Juni 2006 zur Verbesserung des Notschleppkonzeptes für Nord- und Ostsee umzusetzen,
59. bei drohendem steigendem Meeresspiegel und zunehmender Besiedlung der Küstenbereiche mit den Küstenländern Pläne zu erarbeiten, die bei Hochwasser- oder Sturmflutereignissen den Schutz und die Versorgung der betroffenen Menschen gewährleisten,
60. zu prüfen, ob und wie Kapitäne von überzogenen administrativen Aufgaben entlastet werden können und wie weit die Verkehrssicherheit in sensiblen Seegebieten beispielsweise durch zwei Nautiker auf der Brücke verbessert werden könnte. Im Rahmen des SOLAS-Übereinkommens sollte auf standardisierte Brückentechnik hingewirkt werden,
61. die Bemühungen der IMO zu unterstützen, um die Flaggenstaaten zu verantwortlicherem Handeln zu bringen. In diesem Zusammenhang sollte die Bundesregierung sich dafür einsetzen, durch eine Verschärfung der Artikel 91 bis 94 des Seerechtsübereinkommens (SRÜ) künftig strengere Kriterien für die Wahl der Schiffsflagge zu definieren wie z. B. ein besonderes Zugehörigkeitsverhältnis zum Flaggenstaat. Auf europäischer Ebene muss sichergestellt werden, dass auch wirklich alle Mitgliedstaaten und die assoziierten Staaten ihren Verpflichtungen als Flaggenstaaten nach den internationalen Übereinkommen nachkommen,
62. alle notwendigen Maßnahmen zu treffen, um eine nationale Küstenwache als oberste Bundesbehörde einzurichten, in der alle maritimen Kompetenzen gebündelt werden und die eine permanente Kontrollpräsenz auf See und in der Luft auch im Routinebetrieb sicherstellt im Küstenmeer und in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ). Zu den Aufgaben der Küstenwache muss auch die Terrorabwehr gehören und die Schiffe sind entsprechend auszustatten. Geplante Neuanschaffungen von bundeseigenen Schiffen in diesem Bereich sind auf die Erfordernisse einer Küstenwache abzustimmen,
63. sich dafür einzusetzen, dass in engen oder gefährlichen Schiffspassagen feste Seerouten für Öltanker und andere Schiffe mit gefährlicher Ladung ausgewiesen und die Einführung einer Lotsenpflicht geprüft werden. Durch die Installation von landseitigen Weitbereichsradaren und die ergänzende Nutzung automatischer Identifikationssysteme sowie den Einsatz von GMPS und später Galileo sollte eine bessere Überwachung des Seeverkehrs gewährleistet werden,
64. sich für die Verbesserung der Prävention beim Alkoholmissbrauch in der Seeschifffahrt einzusetzen und ein Gesetz vorzulegen, das die Regelungslücke bei der Ahndung des Verstoßes von ausländischen Schiffskapitänen in deutschen Gewässern schließt.

Zur Verbesserung des Küstentourismus fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,

65. die Rahmenbedingungen für den Küstentourismus durch eine Verringerung der Steuer- und Abgabenlast von Unternehmen und Verbrauchern, den Abbau überflüssiger Bürokratie und Regulierung sowie durch eine Flexibilisierung des deutschen Arbeitsmarktes zu verbessern,
66. auf die Kultusministerkonferenz einzuwirken, dass sich die Sommerferien in den einzelnen Bundesländern über einen Gesamtferienzeitraum von 90 Tagen erstrecken,
67. sich zur Steigerung der Attraktivität der Küstenregionen für eine ideologiefreie Förderung eines naturnahen und nachhaltigen Tourismus einzusetzen,
68. Verbesserungen der Infrastruktur und des Marketings für den Wassertourismus insbesondere in Küstenregionen zu unterstützen,
69. die Amtlichen Bootsführerscheine Binnen und See zu einem Allgemeinen Amtlichen Bootsführerschein (AAB) zusammenzufassen,
70. die Ausbildung und Prüfung zum AAB stärker auf relevante praktische Grundfähigkeiten abzustellen und im Sinne eines modularen Aufbaus des Systems die Ausbildungsverpflichtungen bei vorhandenen praktischen Vorkenntnissen zu reduzieren. Eine praktische Einweisung ist als Äquivalent zu einem theoretischen Sachkundenachweis z. B. für die Funkzeugnispflicht zu akzeptieren.

Zur Verbesserung der Fischereiwirtschaft fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,

71. auf europäischer Ebene darauf zu drängen, die Festlegung und Überwachung von Fangquoten, besonders auf der Hohen See und außerhalb von nationalen Hoheitsgewässern, konsequenter zu verfolgen,
72. die Überwachung der Fischerei in stärkerem Maße durch zentrale, möglichst europäische Einrichtungen zu kontrollieren, da sich bei der Eigenkontrolle der Mitgliedstaaten stellenweise erhebliche Defizite zeigen,
73. eine nachhaltige Fischerei, die die Ertragsfähigkeit der Fischbestände langfristig erhält, auch im Hinblick auf soziale und wirtschaftliche Aspekte in der strukturschwachen Küstenregion bei künftigen politischen Entscheidungsprozessen stärker zu berücksichtigen,
74. den Erhalt und die wettbewerbsfähige Entwicklung der deutschen Fischerei innerhalb des Gesamtgefüges der großen Fischereinationen zu gewährleisten,
75. die Forschung im deutschen Fischereisektor, besonders im Bereich der Bundesforschungsanstalten und im universitären Bereich zukünftig zu verbessern,
76. die nationalen Spielräume zur Sicherung der Fischereistandorte an den deutschen Küsten auszunutzen und damit die marktnahe Erzeugung zu fördern,
77. die Rahmenbedingungen für die marine Aquakultur zu verbessern,
78. sich dafür einzusetzen, dass auf der europäischen Ebene eine Verzahnung der Vorstellungen des Grünbuchs zur Meerespolitik mit denen des Grünbuchs zur Fischereipolitik erfolgt und sich die nachhaltige Fischerei als integraler Bestandteil der maritimen Wirtschaft entwickelt,

79. sich innerhalb der EU für ein Verbot der Industriefischerei zur Gewinnung von Fischmehl zur Verfütterung einzusetzen und Maßnahmen zur Eindämmung der Grundschleppnetzfisherei und anderer nichtnachhaltiger Fangmethoden zu ergreifen,
80. sich bei der EU-Kommission für einen Prüfauftrag einzusetzen, mit welchen Maßnahmen gegen den illegalen Fischfang, insbesondere die Fischpiraterie vor den Küsten afrikanischer Länder vorgegangen werden kann, in die auch Unternehmen aus der EU verwickelt sind.

Berlin, den 27. Februar 2007

**Dr. Guido Westerwelle und Fraktion**

