



Bericht

der Landesregierung

Integrativen Ansatz der Europäischen Meerespolitik fördern

Drucksache 16/1362

Federführend ist das Ministerium für Justiz, Arbeit und Europa

Inhalt

1. Einleitung	3
2. Gestaltung der Rahmenbedingungen für den Standort Schleswig-Holstein	3
2.1. Ausgangsbedingungen für Schleswig-Holstein	3
2.2. Landesinitiative „Zukunft Meer“	4
2.3. Europäische Meerespolitik	4
3. Verwirklichung einer integrativen Meerespolitik	8
3.1. Entwicklungen und Aktivitäten auf Europäischer Ebene	8
3.2. Beiträge auf Bundesebene	10
3.2.1. Bundesrat	11
3.2.2. Bundestag	12
3.2.3. Bundesregierung	12
3.3. Umsetzung auf regionaler Ebene	14
3.3.1. Struktur und Organisation in Schleswig-Holstein	14
3.3.2. Handlungsfelder in Schleswig-Holstein	17
3.3.2.1. Integriertes Management und Raumordnung	17
3.3.2.2. Unterstützung der maritimen Wissenschaft und Wirtschaft	18
3.3.2.3. Saubere und sichere Meere	23
3.3.2.4. Steigerung der Lebensqualität an den Küsten	25
3.3.3. Aktivitäten im Ostsee- und Nordseeraum	27
4. Ausblick	29

1. Einleitung

Rund 70 Prozent der Erdoberfläche sind mit Wasser bedeckt. Gesunde Meere sind die Quelle für Ernährung, Beschäftigung und Wohlstand der Menschen. Gleichzeitig sind die Meere auch ein wichtiger Lebensraum für Pflanzen und Tiere und ein ganz bestimmendes Element für das Klima der Welt.

Die Meerespolitik ist für die künftige Wettbewerbsfähigkeit und Lebensqualität in Europa sowie für eine intakte Meeresumwelt von wesentlicher Bedeutung. 40 Prozent des Bruttoinlandprodukts (BIP) der EU werden in Meeresregionen erwirtschaftet, und fast 90 Prozent des Außenhandels werden auf dem Seeweg abgewickelt. Auf den Küstentourismus entfallen nicht nur 5 Prozent des gesamten BIP, hier ist auch eine jährliche Steigerung um 3 Prozent zu verzeichnen. Es gibt aber auch Grenzen: 11 der 15 wichtigsten Fischfanggebiete der Welt und 70 Prozent der kommerziell genutzten Fischarten sind überfischt. Die zunehmende Verschmutzung der Küstengewässer bedroht die Artenvielfalt der Meere, die menschliche Gesundheit und die Einkommensaussichten der Wirtschaft.¹

Deshalb ist es an der Zeit, das Meer als "Ganzes" zu betrachten, um mögliche Konflikte zu vermeiden, die Nutzung des Meeres zu optimieren und gleichzeitig die Ressourcenbasis, die Meeresumwelt, wirksam zu schützen. Schleswig-Holstein hat dies früh erkannt und sich seither für die Entwicklung eines integrativen Politikansatzes zum Nutzen und Schutz der Meere eingesetzt. Dabei ist Schleswig-Holstein bereits heute gut aufgestellt für die beginnende Phase der Umsetzung der entwickelten Leitideen.

2. Gestaltung der Rahmenbedingungen für den Standort Schleswig-Holstein

In den letzten Jahren hat sich die maritime Wirtschaft zu einem besonders zukunfts-trächtigen Feld der Weltwirtschaft entwickelt. Gleichzeitig ist das Bewusstsein für die Schutzbedürftigkeit der Meere gewachsen. Beides zeigt: Meerespolitik kann heute nur noch europäisch und international gedacht und gestaltet werden.

2.1. Ausgangsbedingungen für Schleswig-Holstein

Schleswig-Holstein hat viele historische Wurzeln im maritimen Bereich. Dadurch konnten beachtliche Kompetenzen entwickelt werden und zwar in

- der Meeresforschung,
- der traditionellen maritimen Wirtschaft wie Häfen, Logistik und Transport, aber auch Förderung von Öl und Gas, maritimen Zukunftstechnologien wie Nutzung regenerativer Energien aus und auf dem Meer,
- der meeresumweltverträglichen Aquakultur,
- der Blauen Biotechnologie,
- der maritimen Raumordnung,
- dem marinen Natur- und Umweltschutz sowie
- dem Bereich maritimer Sicherheits- und Umwelttechnologien.

Als Land zwischen den Meeren ist sein wirtschaftlicher Erfolg eng mit einer strategischen und integrativen Meerespolitik und gleichzeitig der Entwicklung im Ostsee- und Nordseeraum verknüpft.

¹ Europäische Wissenschaftler stellen ihren Beitrag zur Meerespolitik vor, IP/07/830, Brüssel, 14. Juni 2007

Eine Vielzahl verschiedener Interessen trifft hier aufeinander: Transport- und Hafengewirtschaft, Umwelt- und Naturschutz, Tourismus, Fischerei, Offshore-Windanlagen, Küstenschutz, Aquakulturen und weiteres. Doch die verschiedenen maritimen Bereiche sind lange Zeit isoliert betrachtet worden und haben sich unkoordiniert nebeneinander oder sogar gegeneinander entwickelt.

2.2. Landesinitiative „Zukunft Meer“

Vor diesem Hintergrund hat die Landesregierung 2004 die Landesinitiative „Zukunft Meer“ gestartet. Maritimer Koordinator des Landes ist Prof. Dr. Peter Herzig, der die Interessen der maritimen Wissenschaft und Wirtschaft nach außen vertritt, nach innen verknüpft und festigt. Unter Einbeziehung aller Ressorts liegt die Federführung der Initiative seit 2005 im Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr. Ergänzend wurde 2005 in Schleswig-Holstein ein „Clustermanagement Maritime Wirtschaft“ eingerichtet, mit dessen Hilfe die Akteure der maritimen Wirtschaft und der marinen Wissenschaft enger vernetzt und gemeinsame Projekte entwickelt werden sollten.

Maritime Sektoren aus Wirtschaft und Forschung, Meeresumwelt und Schiffssicherheit benötigen aber auch starke und verlässliche Rahmenbedingungen auf europäischer und internationaler Ebene. Daher hat sich bereits die frühere Ministerpräsidentin Heide Simonis im Juni 2004 mit ihrem "Plädoyer für eine koordinierte Europäische Meerespolitik" und in zahlreichen Gesprächen mit der Europäischen Kommission sowie mit Regierungschefs und Nichtregierungsorganisationen in Europa für eine integrative Europäische Meerespolitik eingesetzt, um die Landesinitiative Zukunft Meer europapolitisch zu flankieren.

Ziel einer integrativen Europäischen Meerespolitik ist es, alle maritimen Wirtschaftssektoren zu stärken und gleichzeitig Schutz und Erhalt der Meeresumwelt sicherzustellen. Europäische Meerespolitik kann und muss also gleichzeitig eine Chance für mehr Beschäftigung und gleichzeitig einen verbesserten Meeresschutz sein.

Während des gesamten Entwicklungsprozesses sind die Aktivitäten der Landesregierung darauf ausgerichtet gewesen, möglichst rechtzeitig und Ziel gerichtet schleswig-holsteinische Interessen in die Gestaltung der zukünftigen Europäischen Meerespolitik einzubringen, um die Entwicklung des maritimen Standorts Schleswig-Holstein zu unterstützen.

2.3. Europäische Meerespolitik

Herausgehobene Forderungen der europapolitischen Initiative für eine koordinierte europäische Meerespolitik waren die Ernennung eines EU-Kommissars für Europäische Meerespolitik und die Vorlage eines Grünbuchs – mit Erfolg: Neben anderen Befürwortern hat auch Schleswig-Holstein dazu beigetragen, dass 2004 auf Gemeinschaftsebene die Politik für eine neue Europäische Meerespolitik begonnen wurde. Im März 2005 haben Kommissionspräsident Barroso und der damals neu ernannte Kommissar für Fischerei und maritime Angelegenheiten, Dr. Joe Borg, die Vorlage eines **Grünbuchs Europäische Meerespolitik** angekündigt und unter dem Titel „Die künftige Meerespolitik der EU: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere“ im Juni 2006 vorgelegt. In einem Grünbuch stellt die EU-Kommission ihre ersten Vor-

stellungen zur Erreichung eines bestimmten politischen Ziels oder über ein neues Politikfeld zur Diskussion.

Die wesentlichen Inhalte des Grünbuchs Meerespolitik sind:

- **Bewahrung der Wettbewerbsfähigkeit**
Das Grünbuch untersucht die folgenden Wettbewerbsfaktoren: Zustand der Meeresumwelt, wissenschaftliche Kenntnisse über alle Aspekte des Meeres, Innovation, Clustering und Ordnungsrahmen sowie Erfahrung der Arbeitskräfte.
- **Schutz der Meeresumwelt**
Die Kommission strebt in dem Grünbuch ein angemessenes Gleichgewicht zwischen wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Dimension im Rahmen einer nachhaltigen Entwicklung an. Dazu bedarf es eines ökosystemorientierten Ansatzes. Die Kommission sieht die im Oktober 2005 vorgelegte Thematische Strategie für den Schutz und die Erhaltung der Meeresumwelt einschließlich der dazu gehörigen und derzeit in Verhandlung befindlichen Meeresstrategie-Richtlinie als Umweltsäule des Grünbuchs an.
- **Neue Instrumente für den Umgang mit den Ozeanen**
Zukunftsträchtige Meerespolitik ist abhängig von qualifizierten Daten und Informationen. Daher gilt die Datenbeschaffung als Schlüssel für weitere Aktivitäten wie Erleichterung von Navigation, nachhaltiges Management der Meeresressourcen und Schutz des Meeres.
- **Neue Formen der meerespolitischen Entscheidungsfindung**
Die Gestaltung der Politik in Bezug auf Meere und Ozeane muss gut koordiniert werden, damit der Zusammenhang zwischen den Sektoren, den politischen Zielen, den geografischen Gebieten und der Außenpolitik gewährleistet ist.
- **Lebensqualität in den Küstenregionen**
Knapp die Hälfte der Bevölkerung Europas lebt an der Küste oder in deren Nähe und die Attraktivität der Küstengebiete nimmt immer mehr zu. Deshalb legt das Grünbuch viel Wert auf die Untersuchung dieses Faktors.

Mit Vorlage des Grünbuchs hat die EU-Kommission einen einjährigen Konsultationsprozess eingeleitet, der mit einer Konferenz vom 2.-4. Mai 2007 in Bremen unter deutscher EU-Ratspräsidentschaft seinen Höhepunkt fand. Bis Ende Juni 2007 waren Verantwortliche aller politischen Ebenen (lokal, regional, national), private Interessenvertreter und Privatpersonen aufgerufen, zu den Vorstellungen und Fragestellungen des Grünbuchs Stellung zu nehmen.

Bestandteil des Konsultationsprozesses zum Grünbuch waren des Weiteren mehr als 200 Konferenzen in allen Meeresräumen der EU. Ziel war es, jeweils spezifische Bewertungen des Grünbuchs sowie Anforderungen an eine Europäische Meerespolitik zu formulieren, die den besonderen politischen, naturräumlichen, wirtschaftlichen und umweltbezogenen Bedingungen der jeweiligen Region Rechnung tragen. Am 21. September 2006 fand in Kiel die Konferenz des Ostseeraums statt. Kern und Ergebnis der Konferenz war die **Kieler Erklärung** (siehe Anlage), in der ausdrücklich der integrative Politikansatz einer Europäischen Meerespolitik unterstützt wird. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sprachen sich darüber hinaus für die Entwicklung des Ostseeraums zur maritimen Modellregion bis 2015 aus. Es wurden zehn konkrete Maßnahmen und Instrumente zur Umsetzung des integrativen Politikansatzes vorgeschlagen:

- Wissensgrundlage durch Netzwerke und gezielte Forschungsförderung verbreitern
- Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigungsperspektiven der maritimen Wirtschaft durch Förderung von Innovation und Technologie sowie Unterstützung von Ausbildung und Qualifizierung verbessern
- Meeresumwelt u.a. durch Konkretisierung der Meeresstrategie-Richtlinie schützen
- Schiffssicherheit u.a. durch bessere Seeverkehrsüberwachung und Ausweitung der Hafenstaatenkontrolle erhöhen
- Infrastruktur für ein wachsendes Seeverkehrsaufkommen mittels Ausbau der Meeresautobahnen und des Short Sea Shipping sowie nachhaltigen Hafenausbau schaffen
- Instrumente für eine integrative Meerespolitik entwickeln, insbesondere Studien und Datennetzwerke
- Europäische Finanzierungsinstrumente anpassen
- Politische Partnerschaften nutzen
- Vorbildliches Regierungshandeln entwickeln und kommunizieren
- Europäische Meerespolitik beispielsweise durch Vorlage eines Aktionsplans weiter konkretisieren.

Zur Stärkung der schleswig-holsteinischen Interessen hat sich Europaminister Uwe Döring im Zusammenhang mit den Arbeiten der Kommission am Grünbuch in verschiedenen Gremien Unterstützung organisiert. Hierzu zählen insbesondere:

- Die Initiierung einer gemeinsamen Positionierung der **norddeutschen Länder** Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein, die als Positionspapier der Regierungschefs der norddeutschen Länder im September 2005 der EU-Kommission übermittelt wurde. In der Stellungnahme wurden zehn zentrale Handlungsfelder aus norddeutscher Sicht entwickelt und klare Erwartungen der Länder an das Grünbuch formuliert
- Die Initiativstellungnahme des **Ausschusses der Regionen** (AdR), die Minister Döring bereits vor Vorliegen des Grünbuchs eingebracht und die der AdR im Oktober 2005 einstimmig angenommen und der Kommission zugeleitet hat
- Die Positionierung in der Konferenz der Subregionen des Ostseeraums (Baltic Sea States Subregional Co-operation **BSSSC**), die der ehemalige schleswig-holsteinische Leiter des Hanse-Office herbeigeführt hat und im August 2005 der Kommission übermittelt wurde
- Die umfangreiche Stellungnahme zur Europäischen Meerespolitik aus Sicht der Küstenregionen der **Konferenz der peripheren Küstenregionen** Europas (KPKR) im November 2006, die aus dem Projekt „Europa der Meere“ hervorgegangen ist und an der Schleswig-Holstein ebenfalls beteiligt war
- Der Beschluss der Stellungnahme des **Bundesrats** zum Grünbuch Europäische Meerespolitik Ende März 2007 auf Initiative des Europaministeriums und in Abstimmung mit den norddeutschen Ländern Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen (siehe auch Kap. 3.2.)

- Die Stellungnahme zum Grünbuch Meerespolitik des **AdR**, für die erneut Minister Döring als Berichterstatter ernannt wurde und die im Februar 2007 einstimmig verabschiedet wurde, wobei erstmals ein maritimer Aktionsplan von der Kommission gefordert wurde, für den der AdR mehr als 60 konkrete Vorschläge vorgelegt hat (siehe auch Kap. 3.1.2.).

Ein wesentlicher Bestandteil des Grünbuches ist die von der EU-Kommission stets besonders hervorgehobene Umweltsäule der EU-Meerespolitik. Diese soll in Form eines rechtsverbindlichen Regelwerkes, der **EG-Meeresstrategie-Richtlinie**, integriert werden. Der zugehörige Richtlinienentwurf wurde am 24.10.2005 von der KOM vorgelegt und wird seitdem im Rat und derzeit im Europäischen Parlament beraten.

Schleswig-Holstein hat sich bei der Weiterentwicklung und Ausgestaltung dieser Richtlinie für die Wahrung der Interessen der Küstenländer eingesetzt. Der Minister für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Christian von Boetticher hat daher den so genannten „**Berliner Aufruf zum Schutz der Meeresumwelt**“ erstellt, der auf der internationalen Konferenz des MLUR zur EG-Meeresstrategie-Richtlinie am 21. November 2006 veröffentlicht wurde (siehe Anlage).

Der Berliner Aufruf der norddeutschen Küstenländer konkretisiert vor dem Hintergrund des aktuellen Beratungsstandes zu dem Richtlinienentwurf die Anforderungen an die europäische Meeresstrategie. Er enthält insgesamt 10 Forderungen, die für eine wirksame und einheitliche europäischen Meeresstrategie-Richtlinie aus der Sicht der Küstenländer unabdingbar sind. Dabei werden insbesondere folgende Punkte herausgestellt:

- Wirksamer Schutz der europäischen Meere durch eine rechtsverbindliche Strategie
- Stärkere Betonung der Bedeutung des Meeresschutzes als unabdingbare Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung und Lebensqualität der Menschen
- Konkretisierung europaweit gültiger Qualitätsziele mit dem Ziel eines fairen Wettbewerbs
- Bewahrung und Beachtung der von den Meeresübereinkommen OSPAR und HELCOM erreichten Standards.
- Verankerung des Vorsorgeprinzips als Kernelement und Integration bestehender internationaler Verpflichtungen
- Aktive und konsequente Einbindung der EG-Wasserrahmenrichtlinie zur deutlichen Reduktion der stofflichen Einträge in die Meere und zur Erreichung des guten ökologischen Zustands der Meeresumwelt.
- Steigerung der Effektivität bestehender europäischer Meeresmonitoring-Aktivitäten und Bündelung entsprechender Berichtspflichten.
- Weiterentwicklung und Förderung von Instrumenten zur Kooperation mit Interessengruppen und freiwilligen Vereinbarungen auch auf europäischer Ebene.
- Konsequente Umsetzung der politischen Beschlüsse der Bremer Meeresschutzkonferenz von 2003 unter Berücksichtigung der Vorgaben von HELCOM und OSPAR zur Ausweisung und Bewirtschaftung von Meeresschutzgebieten mit dem Ziel der Einrichtung eines europäischen ökologisch kohärenten Netzwerks aus gut bewirtschafteten Schutzgebieten

- Einrichtung von Systemen und Standards zur Vorsorge gegen schifffahrtsbedingte Meeresverschmutzungen auf EU-Ebene und Stärkung der Zusammenarbeit in diesem Bereich.

Des Weiteren hat Minister von Boetticher folgende Maßnahmen ergriffen:

- Beschluss des Berliner Aufrufes auf der Konferenz der Regierungschefs der norddeutschen Küstenländer am 11. April 2007. Damit legten die Regierungschefs den entsprechenden Forderungskatalog als **gemeinsame Position der norddeutschen Länder** zur EG-Meeresstrategie-Richtlinie fest und betonten zudem, dass die Meeresstrategie-Richtlinie wesentlicher Bestandteil einer integrierten europäischen Meerespolitik sein muss. Es wurde insbesondere darauf verwiesen, dass der gute Umweltzustand der europäischen Meere erstens präzise und zweitens europaweit definiert und anschließend überprüft werden muss, damit gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Mitgliedstaaten gesichert sind.
- Befassung des Berliner Aufrufs auf **gesamteuropäischer Ebene** am 2. Juli 2007 im Hanse-Office. Unter Beteiligung von Vertretern des EP, der EU-KOM, Nichtregierungsvertretern sowie weiteren internationalen und nationalen Experten wurde der Aufruf mit Blick auf die zukünftige Meeresstrategie-Richtlinie diskutiert und begrüßt. Ziel ist es nun, den Aufruf zu einem **Brüsseler Aufruf** weiterzuentwickeln und diesen an den Rat der EU, die Kommission und das EU-Parlament zu richten, damit die Forderungen weitest möglich in die künftige Meeresstrategie-Richtlinie Eingang finden.
- Initiierung einer Bundesratsbefassung zum Vorschlag der EG-Meeresstrategie-Richtlinie. Die Landesregierung verfasste unter Einbindung aller betroffenen Ressorts eine entsprechende Stellungnahme, die im Bundesrat beschlossen und als **Bundesratsdrucksache** 788/05 vom 10.03.2006 veröffentlicht wurde. Die Bundesregierung wurde gemäß dieser Drucksache gebeten, die Position der Länder in ihren weiteren Verhandlungen zu berücksichtigen und umzusetzen (siehe auch Kap. 3.2.).

3. Verwirklichung einer integrativen Meerespolitik

3.1. Entwicklungen und Aktivitäten auf Europäischer Ebene

Europäische Meerespolitik ist ein Politikfeld, dessen inhaltliche und strukturelle Ausgestaltung auf europäischer Ebene noch am Anfang steht. Wie die Politik in diesem Querschnittsbereich im Einzelnen ausgestaltet werden soll, wird derzeit von der Europäischen Kommission entwickelt. Dabei gilt es, die Ergebnisse der über 200 maritimen Konferenzen des Konsultationsprozesses und über 400 Stellungnahmen zum Grünbuch zu berücksichtigen.

Auch der **AdR** hat eine Stellungnahme zum Grünbuch Meerespolitik erarbeitet, für die erneut Minister Döring als Berichterstatter ernannt wurde und die im Februar 2007 einstimmig verabschiedet wurde, wobei erstmals ein maritimer Aktionsplan von der Kommission gefordert wurde, für den der AdR mehr als 60 konkrete Vorschläge vorgelegt hat, zum Beispiel

- die Erstellung eines Kataloges von „best practice“ Beispielen
- eine Europäische Plattform, auf der auch die Regionen ihre Expertise austauschen können
- die Verbesserung der maritimen Datenbasis
- die engere Vernetzung der europäischen maritimen Forschungsinstitute
- die Stärkung der maritimen Wirtschaft
- die Stärkung des maritimen Transports
- ein neuer Ansatz für den maritimen Tourismus
- Ausbau der off shore Windfarmen und anderen Energien aus dem Ozean
- Schutz der marinen Umwelt für künftige Generationen
- höchste Standards für Schiffssicherheit
- ein Europäischer Küstenfonds
- maritime Raumplanung und integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM)
- Förderung des Bewusstseins in der Öffentlichkeit für maritimen Traditionen, Kultur und Identität.

Als Ergebnis des Konsultationsprozesses plant die Kommission nunmehr, Anfang Oktober 2007 ein **Blaubuch** in Form einer kurzen Zusammenfassung des Konsultationsprozesses und eines Aktionsplans als Annex vorzulegen.

Seitens der **KPKR** wurde nach Beendigung ihres Projektes **Europa der Meere** auch auf Vorschlag Schleswig-Holsteins eine Gruppe von einigen besonders aktiven maritimen Regionen eingerichtet, um die Arbeit auf dem Gebiet der maritimen Politik zu intensivieren. Elf europäische „**maritime Pionierregionen**“ (Schleswig-Holstein, Västra Götland, Bretagne, Provence-Alpes-CoteD´Azur, Asturias, Mecklenburg-Vorpommern, Südwest-England, Toskana, Niederländische Delta Provinzen, Rogaland, Sør-Trøndelag County Council) haben im Juni 2007 einen ersten europäischen Katalog von regionalen 33 „best practice“ Beispielen zu integrativen und sektoralen Politiken vorgelegt. Es konnte erreicht werden, dass auch fünf Beispiele aus Schleswig-Holstein in diesem ersten Dokument aufgeführt wurden, und zwar

- die Initiative „Zukunft Meer – sea our future“
- Expertise, Cluster und Wirtschaftsnetzwerk,
- die Maritime Exzellenz-Forschung und Vernetzung zu anderen Forschungsinstituten in Europa,
- die Maritime Bildung und Fortbildung und
- die Marine Umwelt als Basis des Lebens und anthropogenen Aktivitäten.

Schleswig-Holstein hat darüber hinaus die Brüsseler Plattform stets für aktives Lobbying zu nutzen gewusst und eine Reihe von zentralen Veranstaltungen federführend durchgeführt, unter anderem:

- Europäische Maritime Forschung im Europäischen Parlament mit Ministerpräsident Carstensen, Brüssel (2005)
- Erste Maritime Konferenz der Regionen im Ausschuss der Regionen mit Minister Döring, Brüssel (2005)
- Konferenz zum Thema „Meereswirtschaft“ in Zusammenarbeit mit den anderen vier norddeutschen Ländern im Rahmen der deutschen Ratspräsidentschaft in Brüssel mit über 200 Teilnehmerinnen und Teilnehmern in Brüssel mit Minister-

präsident Carstensen, Minister Döring, Wirtschaftsstaatssekretär de Jager und Prof. Herzig, Maritimer Koordinator des Landes, Brüssel (2007).

- Weitere zwei maritime Veranstaltungen zu den Themen Meeresumwelt und Fischerei in Kooperation mit den anderen norddeutschen Ländern mit Minister Dr. von Boetticher, Brüssel (2007).

Im Rahmen der Veranstaltungen haben immer auch führende schleswig-holsteinische Einrichtungen best-practice-Beispiele zur Verbesserung und Stärkung der maritimen Kompetenzen vorgestellt.

Das **Europäische Parlament** hat am 12. Juli 2007 einen Bericht zur Meerespolitik des schleswig-holsteinischen EU-Abgeordneten und Berichterstatters zur Meerespolitik Willy Piecyk beschlossen. Der Bericht wurde in Zusammenarbeit von fünf Ausschüssen erstellt und enthält über 80 Maßnahmen, um die Europäische Meerespolitik umzusetzen. Dazu gehören u.a. folgende Forderungen

- Maßnahmen gegen den Klimawandel wie saubere Schiffs- und Hafentechnik
- verbesserte Ausbildungssituation in maritimen Berufen
- mehr Anstrengungen in der Offshore-Windenergie
- Entwicklung eines nachhaltigen Küstentourismus
- höheres Maß an Schiffs- und Seesicherheit
- Bürokratieabbau in der Küstenschifffahrt und
- größere Unterstützung der Meeresforschung.

3.2. Beiträge auf Bundesebene

Eine Europäische Meerespolitik bringt nicht nur den Küstenländern großen Nutzen, sie ist im **gesamtdesischen Interesse**:

- die maritime Wirtschaft in Deutschland zählt mit 400.000 Beschäftigten und einem Umsatzvolumen von mehr als 54 Milliarden Euro zu den wichtigsten und fortschrittlichsten Wirtschaftszweigen in Deutschland
- ein reibungsloser Seeverkehr, effizienter Güterumschlag und eine gute Hinterlandanbindung sind Voraussetzung für einen funktionierenden Warenverkehr in einer globalisierten Welt und haben somit volkswirtschaftliche Bedeutung für das ganze Land - 80 Prozent des deutschen Außenhandels werden über die Häfen und den Seeverkehr abgewickelt
- im Schiffbau sind bereits heute 50-70 Prozent der Arbeiten ausgelagert, die Zulieferindustrie sitzt zum größten Teil in Süddeutschland und in Nordrhein- Westfalen
- maritime Forschung schafft Grundlagen für technologische Entwicklungen, die nicht im Norden angesiedelt sein müssen
- die Identifizierung neuer Wirkstoffe aus dem Meer nutzt der Medizin- und Pharmaindustrie in ganz Deutschland
- auch das Auffinden und der Abbau mariner Rohstoffe nutzen der Industrie in ganz Deutschland
- maritime Forschung liefert Lösungen für die globalen Herausforderungen (Nutzung regenerativer Energiequellen, neue Nahrungsmittel, Klimaforschung, Klimafolgenforschung)
- ein effektiver Meeresschutz ist essentiell für den Erhalt der Lebensgrundlagen und der Lebensqualität der Menschen in den Küstenregionen (u.a. Meer als Klimaregulator, als Nahrungsgrundlage, als Basis des globalen Wasserkreislaufs, als Natur- und Erlebnisraum und damit wichtiger Faktor für die Tourismuswirtschaft).

Deshalb haben sich in der jüngeren Vergangenheit zunehmend auch die Organe und Gremien auf Bundesebene des Themas angenommen und sich für die nachhaltige Entwicklung einer integrativen Europäischen Meerespolitik ausgesprochen.

3.2.1. Bundesrat

So hat der Bundesrat auf Initiative und unter maßgeblicher Beteiligung Schleswig-Holsteins und der norddeutschen Länder am 30. März 2007 eine Stellungnahme zum Grünbuch beschlossen (siehe Anlage). Darin wird der integrative Politikansatz unterstützt und hervorgehoben, dass eine Europäische Meerespolitik in besonderer Weise geeignet sei, 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.

Im Wesentlichen erwartet der Bundesrat von einer zukünftigen Europäischen Meerespolitik:

- Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft, z.B:
 - Förderung maritimer Technologien
 - Stärkung innovativer maritimer KMU
 - Maßnahmen zur Verringerung von Risiken und zur Erhöhung des Nutzens des Seeverkehrs
- Maßnahmen zum maritimen Umweltschutz, z.B:
 - Einbeziehung der Meeresstrategie in die Europäische Meerespolitik
 - Reduzierung der Treibhausgase
 - Förderung von Modellprojekten zur marinen Aquakultur
- Maßnahmen zur Erweiterung der maritimen Wissensbasis, z.B.
 - Kooperation europäischer Meeresforschungsinstitute
 - gezielte Forschungsförderung in maritimen Forschungsfeldern mit globaler Relevanz (Klimawandel, regenerative Energien, Ernährung)
 - gezielte Forschungsförderung in maritimen Zukunftsfeldern mit hohem Innovationspotenzial (Blaue Biotechnologie, submarine Energiequellen)
- Maßnahmen zur Förderung von Ausbildung und Qualifizierung und Verbesserung der Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen
- Maßnahmen zur Förderung der Bildung regionaler und überregionaler maritimer Cluster
- Maßnahmen zur Stärkung des Küstentourismus
- Maßnahmen zur Schaffung einer fundierten Daten- und Informationsgrundlage
- Raumplanung für eine wachsende maritime Wirtschaft.

Der Beschluss unterstützt damit die Positionen und Forderungen Schleswig-Holsteins in nahezu vollem Umfang.

In der Bundesratsdrucksache zur **EG-Meeresstrategie richtlinie** haben die Bundesländer in Bezug auf die zukünftige Umweltsäule der europäischen Meerespolitik u. a. folgende Schwerpunkte gesetzt:

- Rechtsverbindlichkeit als Grundlage für eine wirksame grenzüberschreitende Zusammenarbeit nach einheitlichen Grundsätzen.

- Verknüpfung von Meeresstrategie-Richtlinie und Grünbuch.
- Harmonisierung und Integration bestehenden europaweiter politischer und rechtlicher Maßnahmen, insbesondere des EG-Umweltrechts und der Meeresübereinkommen, zur Vermeidung von Doppelarbeit und optimaler Ausnutzung von Synergieeffekten.
- Konkretisierung des Richtlinienvorschlages zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen.
- Minimierung der zusätzlichen finanziellen und administrativen Auswirkungen.
- Zusammenführung bestehender internationaler Umweltschutzregelungen in der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ).

3.2.2. Bundestag

Der Bundestag hat in seiner Sitzung am 21. Juni 2007 den Antrag „Für eine zukunftsgerichtete Meerespolitik“ angenommen. Besonders hervorgehoben wird in der Stellungnahme die Bedeutung der Meerespolitik mit Blick auf den fortschreitenden Klimawandel. Der Bundestag begrüßt das Ziel der EU, Zusammenhänge zwischen maritimer Wirtschaft, Seeverkehr, Küstenschutz, Offshore-Energie, Fischerei oder Meeresumwelt herzustellen sowie die Ziele der Lissabon-Strategie mit den Zielen der sozialen Gerechtigkeit und des Schutzes der Umwelt zu verbinden. Ebenso wird die Zielsetzung unterstützt, die Förderung von maritimer Wirtschaft und maritimer Forschung sowie den Schutz der Meeresumwelt gleichrangig zu verankern.

3.2.3. Bundesregierung

Auch die Bundesregierung hat den Konsultationsprozess während der deutschen Ratspräsidentschaft aktiv begleitet und die zentrale Veranstaltung der deutschen Ratspräsidentschaft zum Konsultationsprozess ausgerichtet.

Vom 02. bis 04. Mai 2007 hat in **Bremen die internationale Konferenz** „Die künftige Meerespolitik der EU: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere“ im Rahmen der EU-Ratspräsidentschaft stattgefunden. Bundeskanzlerin Merkel und der Präsident der EU-Kommission Barroso haben die Konferenz eröffnet. Über 500 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft haben den Mehrwert einer integrierten Europäischen Meerespolitik diskutiert und die Frage, wie neue Potentiale für eine nachhaltige Entwicklung der europäischen Meere und Küstenregionen erschlossen werden können. Dabei haben sie sich auf die folgenden vier Schwerpunkte konzentriert und dazu die Bremer Erklärung zur zukünftigen Meerespolitik der EU veröffentlicht:

- **Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit**
Inwiefern kann eine integrierte Meerespolitik durch bessere Rechtsetzung und den Ausgleich konkurrierender Interessen dazu beitragen, ein günstigeres Klima für Wachstum, Beschäftigung und Investitionen zu schaffen? Auf welche Weise können maritime Cluster, regionale Kompetenzzentren und Vernetzungen innerhalb maritimer Branchen die Wettbewerbsfähigkeit insbesondere kleiner und mittlerer Unternehmen steigern? Wie lässt sich die Attraktivität maritimer Berufe durch bessere Ausbildungs- und Arbeitsbedingungen, höhere Löhne und mehr Sicherheit erhöhen und zugleich mit der Wettbewerbsfähigkeit des Sektors in Einklang bringen?

- **Forschung und Innovation**
Forschung und Innovation sind unabdingbare Voraussetzungen für Wachstum und Beschäftigung in der Meereswirtschaft wie auch für die Entscheidungsfindung in der Politik. Auf dem Weg zu einer integrierten Meerespolitik braucht Europa sowohl Exzellenz in den Einzeldisziplinen als auch eine verstärkte interdisziplinäre und grenzüberschreitende Vernetzung von Naturwissenschaftlern, Ingenieuren und Sozialwissenschaftlern.
- **Gemeinsame Verantwortung für die Meere**
Hierzu hat die Bundeskanzlerin grundsätzlich deutlich gemacht, dass es bei der künftigen Meerespolitik der EU nicht nur um die Nutzung der Meere, sondern gerade um ihren Schutz gehen müsse, und betonte dabei auch den Erhalt der Meere als Wert an sich. Dieser Ansatz findet sich in der Bremer Erklärung wieder. Eine gesunde Meeresumwelt ist nicht nur unabdingbar für die Lebensqualität der Menschen. Der nachhaltige Schutz und Erhalt des Ökosystems der Meere sind zudem notwendige Voraussetzungen für die wirtschaftliche Nutzung der Ressource Meer. Gerade aufgrund der vielfältigen - teils sich ergänzenden, teils auch widerstreitenden - Nutzungsmöglichkeiten der Meere gibt es eine besonders große Verantwortung für den Schutz der Meere und deren nachhaltige Bewirtschaftung, die alle diejenigen, die direkt oder indirekt von und an den Meeren leben, gemeinsam wahrnehmen müssen. Diese gemeinsame Verantwortung muss effizient und im Rahmen der Vorgaben der meereschutzrelevanten EU-Regelungen, insbesondere der zukünftigen Meeresstrategie-Richtlinie, sowie des internationalen Seerechtsübereinkommens (UNCLOS) ausgeübt werden. Sicherheitspolitik im maritimen Umfeld zum Schutz der Meeresökosysteme muss ebenfalls verlässlich und verantwortungsbewusst ausgeübt werden, um äußere Gefahren rechtzeitig erkennen und gegebenenfalls abwehren zu können. Mit der Raumordnung auf dem Meer gibt es ein Instrument, um die Belange der unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten ausgewogen zu berücksichtigen und dadurch der gemeinsamen Verantwortung Ausdruck zu verleihen.
- **Leben an der Küste**
Küstenregionen und -städte sind Entwicklungsmotoren für die Gestaltung des Lebens an der Küste. Hier verbinden sich maritime Kompetenz und Bürgernähe, aus denen Politik, Wirtschaft und Wissenschaft konkrete Handlungsperspektiven entwickeln. Hafenstädte als wirtschaftliche und kulturelle Entwicklungszentren müssen den ständigen Strukturwandel zur Attraktivitätssteigerung nutzen: Modern umgestaltete ehemalige Hafenquartiere, städtebauliche Belebung von Hafengebieten, Wohnen am Meer, Maritimes Erbe und Tourismus sind die Elemente, die diesen Wandel prägen. Raumplanung und Integriertes Küstenzonenmanagement sind für die Umsetzung wichtige Instrumente.

In der Abschlusserklärung der Bremer Konferenz unterstützen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer den integrierten Politikansatz und das Ziel, den Rahmen für eine sektorübergreifende und ganzheitliche Meerespolitik zu entwickeln, wobei die Grundsätze der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit gewahrt bleiben müssen (siehe Anlage).

Als Berichterstatter des Ausschusses der Regionen hat Europaminister Uwe Döring die Herausforderungen des Übergangs von der Entwicklung neuer politischer Ansät-

ze und Leitgedanken zu ihrer Umsetzung im politischen Alltag hervorgehoben und dargelegt, dass dies nur über die Ressortgrenzen hinaus ginge. Auch auf europäischer Ebene drohe immer die Gefahr der Verengung auf die jeweils eigene regionale oder nationale Perspektive. Dies gelte ganz besonders für den integrativen meerespolitischen Ansatz, denn die europäischen Küstenregionen hätten nicht alle dieselben Interessen und Ziele. Eine gute Europäische Meerpolitik müsse deshalb auf der reichen regionalen maritimen Vielfalt aufbauen.

Die Teilnahme von drei weiteren schleswig-holsteinischen Vertretern an der Konferenz, Willy Piecyk, Berichterstatter des Europäischen Parlaments zum Grünbuch, Dr. Klaus Rave, Vizepräsident der Europäischen Wind Energie Vereinigung (EWEA) und Prof. Peter Herzig, Maritimer Koordinator des Landes und Vorsitzender des Konsortiums Deutsche Meeresforschung, dokumentiert, wie gut Schleswig-Holstein inzwischen auf Europäischer Ebene aufgestellt ist.

Ministerpräsident Carstensen setzt sich bei zahlreichen Gelegenheiten für die zielgerichtete Gestaltung der zukünftigen Europäischen Meerpolitik ein. So hat er beispielsweise auf der Konferenz der Regierungschefs der Länder am 14. Juni 2007 in Berlin deutlich gemacht, dass die Europäische Meerpolitik nicht allein ein Anliegen der Küstenländer ist, sondern Bedeutung für die Wirtschaft des gesamten Landes hat. Er war sich mit den Regierungschefs der Länder darüber einig, dass Europa einen verbindlichen Aktionsplan braucht, der alle meeresbezogenen Politikbereiche und Aktivitäten bündelt. Aus diesem Grunde hat der Ministerpräsident Bundeskanzlerin Merkel gebeten, bei der Übergabe der EU-Ratspräsidentschaft an Portugal dafür Sorge zu tragen, dass die deutschen Initiativen in einem Aktionsplan für eine gemeinsame Meerpolitik berücksichtigt werden.

Mit Blick auf die Umweltsäule der Meerpolitik hat der Ministerpräsident in seinem Schreiben an die Bundeskanzlerin vom 5. Juni 2007 die Bundesregierung über die Beschlussfassung der Länder zu dem Berliner Aufruf zum Schutz der Meeresumwelt und die damit verbundenen Anforderungen an die bevorstehende EG-Meeresschutzrichtlinie informiert und die Bundesregierung um Unterstützung dieser Position in der kommenden Verhandlungsphase zwischen EU-Parlament und Rat gebeten.

3.3. Umsetzung auf regionaler Ebene

Für Schleswig-Holstein gehört das Meer zum täglichen Leben und Arbeiten. Traditionelle Wirtschaftszweige wie der Schiffbau haben sich zu Hightech-Branchen entwickelt, in Forschung und Wissenschaft nehmen schleswig-holsteinische Institutionen Spitzenplätze ein und der Schutz der Meere und Küsten ist nicht nur für Schleswig-Holstein als Urlaubsland von vitalem Interesse. Als Land zwischen den Meeren ist Schleswig-Holsteins wirtschaftlicher Erfolg deshalb eng mit einer strategischen Meerpolitik und der Entwicklung im Ostsee- und Nordseeraum verknüpft.

3.3.1. Struktur und Organisation in Schleswig-Holstein

Mit der Erstellung und Präsentation der Studie „Zukunft Meer“ und der Gründung des Initiativkreises im Frühjahr 2004 hat die Landesregierung im Rahmen der Landesinitiative „Zukunft Meer“ die Meerpolitik in den Fokus ihrer Politik gerückt. Seit der Veröffentlichung des Positionspapiers „Europäische Meerpolitik“ im Juni 2004 wird Schleswig-Holstein als Vorreiter in der Europäischen Meerpolitik angesehen. Zur

flankierenden Unterstützung und Koordination der Landesinitiative - wiederum als erstes Bundesland - hat die Ministerpräsidentin im November 2004 einen Maritimen Koordinator für Schleswig-Holstein ernannt. Nach der Regierungsumbildung und der Veränderung der Ressortzuschnitte im Juli 2005 hat die Landesregierung entschieden, die Stabsstelle als Projektgruppe „Zukunft Meer“ wegen der fachlichen Nähe der Leitprojekte und der angestrebten neuen Projekte von der Staatskanzlei im neuen Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr anzusiedeln.

Die Projektgruppe wird nach dem letzten Kabinettsbeschluss vom 19.06.07 um Vertreterinnen bzw. Vertreter der anderen betroffenen Ressorts erweitert. Leiter der Projektgruppe „Zukunft Meer“ ist der Maritime Koordinator, Prof. Dr. Peter Herzig, der sowohl regional als auch international als Türöffner und Moderator bei der Gestaltung einer integrativen Meerespolitik fungiert. Er steht als Direktor des Leibniz-Instituts für Meereswissenschaften IFM-GEOMAR und als Vorsitzender des Konsortiums Deutsche Meeresforschung (KDM) für die Verbindung zur Wissenschaft. Die gute Verknüpfung der Landesinitiative mit der maritimen Wirtschaft und Wissenschaft hat die Zusammenführung der Partner für den erfolgreichen Exzellenzclusterantrag „Ozean der Zukunft“ maßgeblich befördert. Das Exzellenzcluster erhielt im Oktober 2006 eine auf fünf Jahre hin angelegte Fördersumme von € 36 Mio.

Zu den wesentlichen Aufgaben der Projektgruppe „Zukunft Meer“ gehören:

- Geschäftsstelle des Maritimen Koordinators
- Koordination IMAK, Koordination der relevanten Ressorts und Fachreferate
- Abstimmung mit dem Maritimen Clustermanagement Schleswig-Holstein
- Zusammenarbeit mit: WTSH, ISH, IB, maritimen Verbänden, Forschungseinrichtungen, Exzellenzcluster „Ozean der Zukunft“, Arbeitskreis der IHKn „Maritime Wirtschaft und Wissenschaft“, Maritimes Cluster Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern
- Begleitung Grünbuch „Europäische Meerespolitik“ (MJAE)
- Organisation Elisabeth-Mann-Borgese-Meerespreis
- Mitwirkung Jahrbuch „Zukunft Meer“ (Neuaufgabe Oktober 2007)
- Öffentlichkeitsarbeit (Veranstaltungen, Broschüren, Newsletter, Flyer)

Die Projektgruppe stimmt sich intensiv mit dem Maritimen Clustermanagement ab, das seit Juli 2005 arbeitet. Zudem nehmen sowohl „Zukunft Meer“ als auch das Maritime Clustermanagement die Impulse aus dem neu eingerichteten Arbeitskreis der IHKn „Maritime Wirtschaft und Wissenschaft“ in den Gestaltungsprozess auf. Dies dient einerseits der stärkeren Einbindung der Wirtschaft in die Arbeit des Maritimen Clustermanagements, andererseits der Optimierung der Strukturen der Landesinitiative.

Der ursprüngliche Lenkungsausschuss „Zukunft Meer“ hat sich im Januar 2007 nach etwas mehr als einjähriger Tätigkeit zugunsten einer Steuerungsgruppe des Maritimen Clustermanagements und eines auf Staatssekretärs-Ebene angesiedelten IMAK zur Abstimmung zwischen den Ressorts aufgelöst. Der IMAK hat seitdem zweimal auf Staatssekretärs-Ebene getagt und wird auch zukünftig auf dieser Ebene besetzt.

Der IMAK entscheidet über die Leitthemen von „Zukunft Meer“. Die zugrunde liegenden Kriterien zur Bestimmung der Themen leiten sich von den Zielen der Landesinitiative ab, d.h. dass eine Integration aller maritimen Politikbereiche sichergestellt wer-

den soll. Neben den anderen Integrationszielen soll vor allem die maritime Wirtschaft und Wissenschaft im Ausbau ihrer Potenziale und Kompetenzen gestärkt werden, damit sie neue Arbeitsplätze schafft.

Ausgewählte Projekte werden grundsätzlich unter Federführung des zuständigen Ressorts durchgeführt und im Rahmen bestehender Förderprogramme finanziert. Bei der Projektentwicklung, -durchführung und -finanzierung wird die Einbeziehung aller inhaltlich beteiligten Ressorts und Akteure möglichst aller beteiligten maritimen Handlungsfelder angestrebt.

Der IMAK übernimmt folgende Aufgaben:

- Abstimmung über Jahresplanung der Initiative
- Priorisierung von Themen
- Abstimmung über Leuchtturmprojekte
- Monitoring/ Controlling der Aktivitäten der Landesinitiative im Hinblick auf die Zielsetzung der Landesinitiative

Ziel der Landesinitiative „Zukunft Meer“ ist es, eine integrative Meerespolitik im Sinne einer nachhaltigen Nutzung der Meere als bedeutendes Zukunftsthema für Schleswig-Holstein insgesamt zu befördern. Laut der „Bremer Erklärung zu künftigen Meerespolitik der EU“ (vom 4.5.2007) sind nachhaltiger Schutz und Erhalt des Ökosystems der Ozeane und Meere notwendige Voraussetzungen für die wirtschaftliche Nutzung der Ressource Meer und die Entfaltung von Wirtschaftsdynamik. Der Meeresumweltschutz ist damit ebenfalls ein wesentlicher Bestandteil der Landesinitiative.

Weitere definierte Ziele der Landesinitiative sind:

- Schaffung von Arbeitsplätzen
- Förderung von Innovation
- Stärkung der maritimen Wirtschaft
- Nutzung und Ausgestaltung der integrativen Europäischen Meerespolitik; Entwicklung Schleswig-Holsteins zur „Europäischen Maritimen Modellregion“
- Stärkung aller maritimen Politikfelder (Wirtschaft, Wissenschaft, Forschung & Entwicklung, Umweltschutz, Aus- und Fortbildung, Verkehr, Raumplanung, Fischerei, Kultur etc.) unter Einbeziehung aller regionalen und überregionalen Akteure im Sinne einer integrativen Meerespolitik

Die Landesinitiative „Zukunft Meer“ soll die Integration aller meeresbezogenen Politikbereiche verbessern, den Erhalt intakter Meeresökosysteme als Basis für deren nachhaltige Nutzung anstreben, die Systemfähigkeit der maritimen Unternehmen und Akteure untereinander stärken und ihre Potenziale fördern. Dabei erfolgt die Generierung und Begleitung neuer Themen bzw. Projekte federführend durch das jeweils fachlich zuständige Ressort unter der übergeordneten Zielsetzung, Arbeitsplätze zu schaffen und gleichzeitig den Schutz der maritimen Umwelt sicher zu stellen. Erst der integrative Politikansatz vermag durch die Analyse von Schnittstellen verschiedener maritimer Sektoren die Chancen für Innovation und Beschäftigung optimal herauszuarbeiten und frühzeitig mögliche Risiken für Umwelt und Gesellschaft zu identifizieren.

Besondere Bedeutung kommt der Innovationsförderung zu. Dies entspricht der strategischen Ausrichtung auf europäischer Ebene (Lissabon-Strategie, neue EFRE- und

INTERREG-Förderung, 7. Forschungsrahmenprogramm der EU) und auf Bundesebene (Hightech-Strategie). Da die schleswig-holsteinische Wirtschaft klein und mittelständisch strukturiert ist, fehlen den Unternehmen häufig eigene Entwicklungsabteilungen, in denen der Innovationsprozess vorangetrieben werden kann. Die Ergebnisse aus der anwendungsorientierten Forschung müssen deshalb die Grundlage für neue Technologien und Produkte der Unternehmen und damit für hochwertige Arbeitsplätze bilden. Intensive Kooperationen zwischen Forschung und Unternehmern sind daher Voraussetzung für den Erfolg der Landesinitiative.

Die Landesregierung setzt mit der Initiative „Zukunft Meer“ auf das Innovative, Zukunftsträchtige. Mit diesem Politikansatz sollen auch die traditionellen maritimen Potentiale Schleswig-Holsteins (z. B. Fischerei, Schiffbau, Tourismus, Häfen) weiter gestärkt werden.

3.3.2. Handlungsfelder in Schleswig-Holstein

3.3.2.1. Integriertes Management und Raumordnung

Die Meerespolitik der EU verfolgt ebenso wie die Meerespolitik des Landes einen integrativen Ansatz, der alle relevanten Fachbereiche, Ebenen und Akteure frühzeitig mit einbezieht. Die maritime Raumordnung wird dabei immer wieder als ein wichtiges Instrument zur Koordinierung der Raumnutzungen der Küsten und Meere genannt. Außerdem wird auch im Grünbuch zur EU-Meerespolitik die Notwendigkeit gesehen, dem wachsenden Nutzungsdruck im Meeresbereich durch eine entsprechende Raumplanung zu begegnen.

Schleswig-Holstein hat daher im **Raumordnungsbericht Küste und Meer 2005**, der Anfang 2006 vom Innenministerium veröffentlicht wurde, erstmals für seinen Hoheitsbereich, das heißt bis zur 12-Seemeilengrenze, alle relevanten Nutzungen im Meeres- und Küstenbereich zusammengetragen und gegenübergestellt. Durch die Gesamtschau der vielfältigen Nutzungen im Meeres- und Küstenbereich wurde deutlich, dass ein integriertes Management zur Vermeidung beziehungsweise Minimierung von Nutzungskonflikten dringend notwendig ist.

Der Landesentwicklungsplan (LEP), für den zurzeit die ersten Erarbeitungen erfolgen, wird daher auch Aussagen und raumordnerische Ziele und Grundsätze zur integrierten Küstenzonenentwicklung enthalten, wie z.B. die Formulierung eines raumordnerischen Abstimmungsgebotes für die unterschiedlichen Raumnutzungsansprüche in der Küstenzone. Die Küstenzone schließt dabei sowohl das Küstenmeer bis zur 12-Seemeilengrenze als auch die landseitigen Küstenbereiche mit ein. Der LEP wird somit künftig zur zentralen Plattform für die Koordinierung der Raumansprüche im Meeresbereich und ergänzt damit die Landesinitiative „Zukunft Meer“ in räumlicher Hinsicht. Er greift dabei die unten genannten weiteren Leitziele für Schleswig-Holstein auf. Für die sich an die 12-Seemeilengrenze anschließende Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) erarbeitet derzeit der Bund unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) einen Raumordnungsplan mit entsprechenden Zielen und Grundsätzen. Dieser und die Raumordnungspläne der angrenzenden Länder Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern runden die maritime Raumordnung im Küsten- und Meeresbereich von Nord- und Ostsee ab.

Die Raumordnung auf Landes- und Bundesebene steht in engem Zusammenhang mit der nationalen Strategie zum **Integrierten Küstenzonenmanagement (IKZM)**, die vom Bund unter Federführung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) und in Zusammenarbeit mit den norddeutschen Küstenländern sowie weiterer küsten- und meeresbezogener Akteure erarbeitet und vom Bundeskabinett im Frühjahr 2006 verabschiedet wurde. Die nationale IKZM-Strategie basiert auf der Empfehlung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Umsetzung einer Strategie für ein integriertes Management der Küstengebiete in Europa (2002/413/EG). Sie wird voraussichtlich in die Erarbeitung des geplanten „Blaubuches“ zur EU-Meeresspolitik einfließen. Neben einer umfassenden Bestandsaufnahme für den gesamten Meeres- und Küstenbereich Deutschlands, einschließlich der AWZ, enthält die Strategie verschiedene vom Bund vorgesehene Maßnahmen zur Förderung des IKZM in Deutschland. Derzeit werden beispielsweise die Einrichtungen einer nationalen Anlaufstelle für IKZM und von Foren für den Ostsee- und den Nordseebereich diskutiert. Direkte Auswirkungen auf Schleswig-Holstein enthält die Strategie nicht.

Der Meeres- und Küstenraum bietet für die regionale Ebene viele Entwicklungschancen. Die bereits 2003 im IM eingerichtete **zentrale Info- und Koordinierungsstelle IKZM** unterstützt die kommunale und regionale Ebene bei integrierten Managementansätzen. Ziel ist es dabei, die vielfältigen Potenziale der Küstenzone besser zu erkennen und nachhaltig zu nutzen und sich auch mit den Problemen und Nutzungskonflikten der Küstenzone intensiver auseinander zu setzen und Lösungsansätze zu entwickeln.

Trotz vielfältiger Aktivitäten und einiger erfolgreicher regionaler IKZM-Projekte im Land wurden die Chancen bisher jedoch noch nicht ausreichend genutzt. Insbesondere fehlen weitere innovative Projekte für integriertes Management auf der lokalen und regionalen Ebene, damit die hier vorhandenen Potenziale identifiziert und ausgeschöpft werden können. Hierzu soll daher im Rahmen der Landesinitiative „Zukunft Meer“ ausgelotet werden, welche Möglichkeiten bestehen, die maritimen Entwicklungspotenziale, Entwicklungshemmnisse und Nutzungskonflikte dieser Ebenen systematischer zu ermitteln.

Die „Erklärung von Lübeck 2007 zum IKZM“ hat als Ergebnis der **Konferenz** „Integriertes Küstenzonen-Management – Was wurde bisher getan, was ist in Zukunft zu tun?“ vom 9. Juli 2007 der drei Küstenländer Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern sowie der Akademie für Raumforschung und Landesplanung dieses Defizit als zentrales Handlungserfordernis bestätigt.

Insgesamt konnte dort jedoch auch festgestellt werden, dass bei den Kommunen, Regionen, Ländern und beim Bund das Verständnis für integrierte ganzheitliche Ansätze in den Küstenzonen - und damit für IKZM – gewachsen ist.

3.3.2.2. Unterstützung der maritimen Wissenschaft und Wirtschaft

a) Maritimes Clustermanagement

Das Maritime Clustermanagement Schleswig-Holstein wurde 2005 eingerichtet und vernetzt Aktivitäten der maritimen Wirtschaft auf lokaler, regionaler und überregionaler Basis. Zentrale Aufgaben des Clustermanagements sind Information und Kommunikation, Qualifizierung, Kooperation und Innovation, Marketing und Projektgene-

rierung. In Netzwerken können Synergieeffekte genutzt, Entwicklungen gestaltet und Entscheidungen getroffen werden, um über das einzelne Unternehmen hinaus Industriezweige und Regionen voran zu bringen. Das Maritime Cluster Schleswig-Holstein wird wesentlich von seinen Akteuren getragen und ist insbesondere in den folgenden Bereichen aktiv:

- Schifffahrt, Häfen und Nord-Ostsee-Kanal
- Schiffbau, Boots- und Yachtbau, Maritime Ausrüstungen und Schiffbauzulieferer
- Offshore
- Meeres- und Naturstoff-Forschung
- Hydrographie, Maritime Dienstleistung

b) Masterplan Maritime Technologien

Das MWV hat im Februar 2007 als Grundlage für seine regionale Innovationspolitik gemeinsam mit Unternehmern, Forschungseinrichtungen, Verbänden und weiteren Akteuren den „**Masterplan Maritime Technologien Schleswig-Holstein**“ erarbeitet. Im Masterplan werden die technologischen Entwicklungsbedarfe und Trends der maritimen Wirtschaft und Wissenschaft systematisch erfasst und, anders als bei den sonst üblichen Technologiestudien, in einem organisierten Prozess auch in Zukunft weiterentwickelt. Als wichtige Querschnittstechnologien für Schleswig-Holstein wurden die

- IuK-,
- Energie-,
- Umwelt und
- Sicherheitstechnologien

ermittelt. Die Ergebnisse bilden die Grundlage für Aktionen und Förderungen des MWV, der WTSH und des Maritimen Clustermanagements. Sie bieten auch technologieorientierte Ansätze für Projekte in den Bereichen des MLUR und des IM.

c) InWaterTec – Maritimer Branchentreff

Vom 9. bis 11. Oktober 2007 findet in der Halle 400 in Kiel die internationale Konferenz- und Ausstellungsveranstaltung InWaterTec 2007 statt. Neben der Ausstellung finden einzelne Sessions statt zu den Themen:

- Hydrographischer Service und Technologie
- Gashydrate und Mineralische Ressourcen
- Marine Wirkstoffe
- Maritime Sicherheit
- Offshore-Technologie
- Meeresforschungstechnologie
- und Maritime Qualifizierung.

Am 9. Oktober 2007 startet die diesjährige Konferenz mit einem maritimen Branchentreff: Veranstalter ist das schleswig-holsteinische Wirtschaftsministerium sowie das Maritime Clustermanagement Schleswig-Holstein unter dem Dach der Landesinitiative „Zukunft Meer“. Die Maritime Branche in Schleswig-Holstein setzt sich - ohne den durchaus maritim geprägten Tourismus – aus rund 1.400 Unternehmen mit 47.000 Beschäftigten zusammen. Fachhochschulen, Universitäten, GKSS und das IFM-GEOMAR vervollständigen das maritime Cluster Schleswig-Holstein im wissenschaftlichen Bereich. Der Ministerpräsident wird die InWaterTec offiziell eröffnen.

d) Maritime Aus-, Fort- und Weiterbildung

In Schleswig-Holstein gibt es ein breites Angebot im Bereich maritimer Aus-, Fort- und Weiterbildung von der Ebene der dualen Ausbildung über die Fachschule, Fortbildungsangebote der Kammern wie des Maritimen Kompetenzzentrums in Travemünde im Bereich maritimer Handwerksberufe bis zu den Aus- und Weiterbildungsangeboten der Fachhochschule. Im Rahmen des „Maritimen Bündnisses“ zwischen Bund, Küstenländern, dem Verband Deutscher Reeder und den Sozialpartnern ist deutlich geworden, dass die wirtschaftlichen Erfolge der deutschen Schifffahrt sich auch in einer Erhöhung der Ausbildungskapazität für den seefahrenden Nachwuchs im Land, was vor allem die nautische Schiffsoffiziersausbildung betrifft, niederschlagen müssen. Die Küstenländer haben zugesichert, dafür die notwendigen Ausbildungs- und Studienplätze zur Verfügung zu stellen. Durch Beschluss der Fünften Nationalen Maritimen Konferenz im Dezember 2006 wurde vereinbart, das „Maritime Bündnis“ fortzuführen und damit den Ergänzungs- bzw. Optimierungsbedarf umzusetzen. Zur Unterstützung der Ausbildung für nautische Schiffsoffiziere soll an der Fachhochschule Flensburg zum WS 2007/08 ein neuer Studiengang „Seeverkehr, Nautik und Logistik“ mit ca. 40 Studienanfängerplätzen geschaffen werden. Auch die Ausbildungskapazität der Fachschule für Seefahrt in Flensburg soll erweitert werden.

e) Elisabeth-Mann-Borgese-Meerespreis

Um die Vielfalt der Nutzung des Meeres aufzuzeigen und weiterhin publik zu machen und um den herausragenden Einsatz zum Schutz und Erhalt des Ozeans einzelner Menschen zu würdigen, vergibt die Landesregierung seit 2006 den Elisabeth-Mann-Borgese-Meerespreis Schleswig-Holstein. Der Meerespreis besteht aus zwei Teilen: Zum einen wird eine Persönlichkeit für ihr gesellschaftspolitisches Engagement für die Ozeane geehrt. Dieser Ehrenpreis ist undotiert. Des Weiteren wird ein Wissenschaftler / eine Wissenschaftlerin ausgezeichnet, der / die sich herausragend für den Schutz und Erhalt der Meere im Sinne einer nachhaltigen Nutzung eingesetzt hat. Dieser Wissenschaftspreis ist mit 20.000 Euro dotiert und wird gesponsert vom Mare Verlag, der Lighthouse Foundation, dem IFM-GEOMAR und der NordWest-Lotto Schleswig-Holstein.

Die diesjährige Preisverleihung findet statt am 26.11.07 in der Landesvertretung Berlin. Der Preis wird vom Ministerpräsidenten Schleswig-Holstein übergeben.

f) Aktuelle Best-practice-Beispiele

- **Nordsee-Monitoring-System (NMS)**

Das MWV fördert seit November 2005 das NMS, das von verschiedenen Unternehmen (Projektleitung bei Raytheon Anschütz), dem IFM-GEOMAR und dem FTZ-Westküste entwickelt und installiert wird, mit insgesamt € 2.24 Mio. über drei Jahre. Ziel des Projektes ist es, ein Monitoring-System aufzubauen, das Informationen über die marine Umwelt, die ozeanographischen Verhältnisse, den Schiffsverkehr, Fischereiaktivitäten, Küstenschutz, Katastrophenschutz und Meteorologie liefert. Sämtliche Informationen sollen online über Internet-Plattformen verfügbar gemacht werden. Die Standorte der unterschiedlichen Radare, Messbojen und Messpegel sind über die gesamte Westküste Schleswig-Holsteins verteilt. Die Datenauswertung erfolgt im Büsumer NMS-Zentrum, das an das Forschungs- und Technologiezentrum Westküste der CAU angegliedert ist.

In diesem Systemprojekt kooperieren neun Unternehmen aus Schleswig-

Holstein mit dem IFM-GEOMAR und dem FTZ Büsum als wissenschaftliche Partner. Darüber hinaus gibt es acht weitere Beratungspartner aus Wissenschaft und regionalen Verwaltungen der Westküste.

- **Marine Aquakultur**

Die marine Aquakultur befasst sich mit der kommerziellen Zucht und Haltung von Meeresorganismen, wobei der technologische Fortschritt in Schleswig-Holstein auf dem Gebiet der geschlossenen Kreislaufanlagen mit mikrobiologischer Filterreinigung erreicht werden soll.

Mit der GMA und dem Aufbau des „Kompetenzzentrums für die Marikultur“ wird ein neuer innovativer Ansatz verfolgt. Im Gegensatz zu früheren Projekten werden in der neuen Forschungseinrichtung alle relevanten Bereiche interdisziplinär miteinander verknüpft - Biologie, Ernährungsphysiologie, Produktionstechnik, Anlagentechnik, Betriebswirtschaft, Aus- und Fortbildung und Marketing – um entsprechende Systemlösungen am Markt zu etablieren. Vorhaben in der Vergangenheit sind vor allem daran gescheitert, dass einzelne Module nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Das vorgelegte Konzept verfolgt die Verknüpfung

- verfahrenstechnischer Forschung
- biologischer und mikrobiologischer Forschung
- Aus- und Weiterbildung
- Consulting und Marketing.

Die GMA dient dabei als anwendungsnahe Forschungs- und Technologietransfer-Einrichtung.

- **Marine Wirkstoffforschung**

Die marine Wirkstoffforschung zielt auf die Nutzung von Meeresorganismen oder deren Wirkstoffe für Anwendungen in der Medizin, der Pharmaindustrie, der Ernährung und dem Umweltschutz. Grundlage der Förderung ist die Studie: „Marine Naturstoffe in der blauen Biotechnologie – Stand und Perspektiven“, die 2003 vom damaligen Institut für Meereskunde an der CAU in Kiel erstellt wurde.

Mit dem Wirkstoffzentrum soll die Position Schleswig-Holsteins im Bereich der marinen Wirkstoffforschung gestärkt, das vorhandene Potenzial der Institutionen und Unternehmen gebündelt und ihre Beteiligung an den zukünftigen Entwicklungen auf diesem Gebiet gesichert werden. Geplant bzw. bereits betrieben werden Kooperationen mit der CAU (Zentrum für Molekularbiologie und Universitätsklinikum), der Gesellschaft für Marine Aquakultur sowie verschiedenen Unternehmen.

- **Forschungsplattform FINO 3**

Das Forschungs- und Entwicklungszentrum Fachhochschule Kiel GmbH (FEZ) plant als Projektträger die Errichtung und den Betrieb der Forschungsplattform NEPTUN - FINO 3. Die Forschungsplattform wird 75 km westlich von Sylt errichtet. Auf ihr werden vor allem Forschungen aus dem Bereich Offshore-Windenergienutzung betrieben. Neben den Hochschulen und den privaten Forschungseinrichtungen soll insbesondere den klein- und mittelständischen Unternehmen Schleswig-Holsteins die Möglichkeit geboten werden, Verfahren und einzelne Produkte zu testen und weiter zu entwickeln. Auf der For-

schungsplattform sind zunächst sieben Projekte der Hochschulen des Landes sowie privater Forschungseinrichtungen geplant. Die Errichtung und Inbetriebnahme der Plattform ist für Frühjahr 2008 vorgesehen.

- **Kompetenzzentrum Wind**

Das Anfang des Jahres 2005 gegründete Forschungsnetzwerk „CEwind“ bündelt die Forschung der Hochschulen in Schleswig-Holstein im Bereich der Windenergietechnik. Beteiligt sind die CAU zu Kiel, die Fachhochschulen Flensburg, Kiel, Lübeck, Westküste, die FH Nordakademie, das GKSS-Forschungszentrum Geesthacht GmbH, das IFM-GEOMAR und die Universität Flensburg. Die Geschäftsstelle ist bei der Fachhochschule Flensburg angesiedelt. Sie übernimmt die Koordination für die beteiligten Hochschulen und ist Anlaufstelle für die Einzelprojekte sowie für Unternehmen der Windenergiebranche.

Durch Forschungs- und Entwicklungsprojekte im Offshore-Bereich sowie den intensiven Dialog von Wissenschaft, Wirtschaft und Politik wollen die Hochschulen dazu beitragen, dass Schleswig-Holstein auch in Zukunft mit mehreren tausend Arbeitsplätzen führendes Windland bleibt.

Das Kompetenzzentrum ist in den Themenbereichen Mechanik, Elektrotechnik/ Informatik, Energiewirtschaft und Umwelt tätig. Zurzeit werden elf Teilprojekte durchgeführt. Insgesamt soll die interdisziplinäre Verknüpfung von Ingenieur-, Natur- und Wirtschaftswissenschaften gewährleistet sein. Mit den wissenschaftlichen Arbeiten verfolgt „CEwind“ das Ziel, grundlegende Fragestellungen zukünftiger Windenergieanlagen, Windenergieparks und der dazugehörigen Infrastruktur zu bearbeiten.

- **Kompetenznetzwerk Hydrographie**

In der Hydrographie werden mit Spitzentechnologie und qualifiziertem Personal aus verschiedensten Disziplinen Daten und Informationen zur nachhaltigen Entwicklung, Nutzung und Schutz von Meeresgebieten, Küstenzonen und Binnengewässern gewonnen und bewertet. Konkrete Arbeiten liegen in der Vermessung, der Kartographie, dem Aufbau von Monitoring-Systemen sowie der Erstellung von Simulationsmodellen. Das neue UN-Seerecht ermöglicht die Ausdehnung der Ausschließlichen Wirtschaftszonen (AWZ) von Küstestaaten basierend auf einer detaillierten Vermessung und Kartierung der Offshore-Regionen. Hieraus ergibt sich ein interaktiver Markt für die Hydrographie. Die Zusammenarbeit von Wissenschaft, Unternehmen und Behörden in dem Verein „German hydrographic Consultancy Pool“ (GhyCoP) soll die Kooperationen verstärken, Systemangebote für die Kunden schaffen und den Zugang zu internationalen Aufträgen erleichtern. Mitglieder sind 18 norddeutsche Unternehmen, vier wissenschaftliche Einrichtungen, zwei Bundesbehörden und das maritime Clustermanagement Schleswig-Holstein

- **Gashydrattechnologie/CO₂-Deponierung**

Treibende Kräfte sind die Forscher des IFM-GEOMAR, die hier weltweit führend sind. Sie könnten mit Gashydrattechnologien Lösungsansätze für globale Probleme der Energieversorgung und des Klimawandels bieten. Es besteht eine Projektgruppe am IFM-GEOMAR, in der Forscher und Unternehmer zusammen arbeiten.

- **Ballastwassertechnologien**

Die Ballastwasserproblematik ist weiterhin nicht gelöst und daher akut. Internationale Richtlinien und das Übereinkommen der IMO zum Ballastwasser-Management sind beschlossen, mit der Umsetzung in Deutschland ist in den nächsten Jahren zu rechnen. Im Rahmen der Masterplanaktivitäten wird das MWV im Herbst 2007 gemeinsam mit der WTSH einen Förderwettbewerb zur Entwicklung eines marktgängigen Ballastwasser-Management-Systems ausloben.

- **Maritimes Science Center**

Ziel der Einrichtung eines solchen Centers ist es, auf hohem Niveau ein Schaufenster für die Leistungsfähigkeit der maritimen Wirtschaft und Wissenschaft in Schleswig-Holstein zu etablieren. Die Umsetzungsmöglichkeiten werden zurzeit noch geprüft.

3.3.2.3. Saubere und sichere Meere

Schleswig-Holstein verfügt über zahlreiche Kompetenzen und Handlungsfelder im Bereich nationaler und internationaler Meeresschutz, Fischerei, Aquakultur, Wasserwirtschaft, Küstenschutz, Meeresnaturschutz, Vorsorge und Bekämpfung von Schadstoffunfällen im Meer sowie Meeresmonitoring.

Grundlagen hierfür sind im Wesentlichen internationale Regelwerke wie z. B. das EG-Umweltrecht bzw. nationale und ländereigene Rechtsgrundlagen.

Für Schleswig-Holstein sind folgende Handlungsfelder besonders hervorzuheben, weil die dort gesammelten Erfahrungen und Erkenntnisse wichtige Grundlagen für die Realisierung der europäischen Meerespolitik in Deutschland sein werden:

- Umsetzung der EG-Wasserrahmenrichtlinie mit dem Ziel der weitestgehenden Einstellung von Schadstoffeinträgen in die Küstengewässer. Unter anderem besteht hier die Verpflichtung, Bewirtschaftungspläne zu erstellen, um das Ziel des guten ökologischen und chemischen Zustands von Gewässern zu erreichen. Die WRRL deckt allerdings maximal die territorialen Gewässer bis zur 12 Seemeilenzone ab.
- Umsetzung der EG-FFH- und Vogelschutzrichtlinie durch die Einrichtung und das Management des Natura 2000-Netzwerkes.
- Weiterentwicklung und inhaltliche Ausgestaltung der EG-Meeresstrategie-Richtlinie.
- Umsetzung der Vorgaben von HELCOM und OSPAR zum Schutz der Meeresökosysteme der Ostsee und der Nordsee. Es handelt sich hier zwar um politisch verbindliche aber i. d. R. nicht rechtsverbindliche Vereinbarungen.
- Die Trilaterale Wattenmeerkooperation zwischen Deutschland, Dänemark und den Niederlanden zum Schutz des Wattenmeeres der Nordsee. Grundlage hierfür sind einerseits die Vereinbarungen dieser Kooperation sowie die ländereigenen Nationalparkgesetze.
- Zusammenarbeit bei der Vorsorge und Bekämpfung von Schadstoffunfällen im Meer auf der Grundlage der Vereinbarungen über die Einrichtung des Havariekommandos und über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen zwischen Bund und Küstenländern sowie dem zugehörigen Landesgesetz, mit dem

Schleswig-Holstein diese Vereinbarungen veröffentlichte und ihnen gleichzeitig zustimmte.

- Neuausrichtung des deutschen Meeresmonitorings an die aktuellen nationalen und internationalen Vorgaben. Diese Arbeit wird vordringlich von der so genannten Expertengruppe Meer unter schleswig-holsteinischen Vorsitz koordiniert.

Im Bereich der Seeschifffahrt ist die Ratifizierung notwendiger umweltrelevanter Übereinkommen der International Maritime Organization (IMO) nötig, da die Tragfähigkeit internationaler Lösungen nicht durch nicht integrierte europäische Einzellösungen geschmälert werden darf. Die Umsetzung von Schutzmaßnahmen, die mit der Ausweisung der Ostsee als „Besonders empfindliches Meeresgebiet“ (PSSA) verbunden sind, ist ebenfalls von großer Bedeutung für Schleswig-Holstein.

Auch das Thema der Einrichtung einer einheitlichen „**Nationalen Küstenwache**“ hat seit vielen Jahren einen festen Platz in der politischen Diskussion. Dies geschieht insbesondere vor dem Hintergrund der Havarie des Holzfrachters „PALLAS“ im Jahre 1998 in der Nordsee sowie neuer maritimer Aufgabenstellungen wie z.B. der Terrorabwehr, auf die sich der Staat einzustellen hat. In der Folge wurde die Notwendigkeit erkannt, die Kooperation der Bundesressorts mit maritimen Aufgaben untereinander sowie mit den Küstenländern auch in den übrigen Elementen des Aufgabenvollzuges auf See, insbesondere unter dem Aspekt der maritimen Sicherheit / Terrorvorsorge, noch weitgehender zu intensivieren.

☞

Bundesinnenminister Schily sowie die Innenminister und –senatoren der norddeutschen Küstenländer haben am 6. September 2005 in Cuxhaven die Verwaltungsvereinbarung für ein „**Maritimes Sicherheitszentrum**“ (**MSZ**) unterzeichnet. Mit diesem MSZ soll eine weitestgehende Zusammenführung, Kooperation und Koordination der verantwortlichen Behörden des Bundes und der Küstenländer für eine Verbesserung aller Aspekte der maritimen Gefahrenabwehr sowie der verschiedenen Elemente des maritimen Vollzuges (Polizei, Zoll, Fischereiaufsicht) erreicht werden.

Mit Einführung des Maritimen Sicherheitszentrums werden

- das Havariekommando
- die Wasserschutzpolizeien (WSP) der Küstenländer mit der WSP-Leitstelle
- der Koordinierungsverbund Küstenwache (Bund) mit
 - Bundespolizei,
 - Fischereiaufsicht des Bundes
 - der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes,
 - der Behörden der Zollverwaltung
- der internationale Kontaktpunkt „Point of Contact - (PoC)“ für den Bereich der „maritime Security“
- sowie ggf. zusätzlich die Deutsche Marine für die Unterstützung der Sicherheitskräfte im Rahmen künftiger gesetzlicher Möglichkeiten (vermutlich mit Beraterstatus)

an einem Ort unter einem Dach auf Basis der vorhandenen Zuständigkeiten für eine verbesserte Kooperation und Koordination zusammengefasst. Vorgesehen ist die Unterbringung in Cuxhaven in einem dafür noch herzurichtenden Gebäude, dem CUX-HAFEN-HAUS.

Für den Bereich des Havariemanagements kann grundsätzlich festgestellt werden, dass das Havariekommando (HK) als Bund-Länder-Einrichtung unter dem Dach des MSZ zunehmend erfolgreich in dem Management maritimer Gefahrenlagen tätig ist und dabei eine steigende Akzeptanz erfährt. Eine auch nur annähernd vergleichbare Wiederholung der Vorgänge um die PALLAS-Havarie wäre daher heute nicht mehr zu erwarten.

3.3.2.4. Steigerung der Lebensqualität an den Küsten

Die Verbesserung der ökonomischen und sozialen Lebensbedingungen der Menschen soll mit der langfristigen Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen in Einklang gebracht werden. Dafür steht zum Beispiel das Biosphärenreservat Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer und Halligen. Die Landesregierung unterstützt in ihrem Zukunftsprogramm Ländlicher Raum dieses umsetzungsorientierte Konzept, dass die spezifischen Interessenlagen der Küstenbewohner beinhaltet. Dabei spielen nicht alleine die wichtigen Themen Landwirtschaft, Tourismus, Küsten- und Naturschutz eine erhebliche Rolle, sondern die Bildung als Zukunftssicherung der Jugend, die medizinische und soziale Versorgung als Verbesserung der Lebensverhältnisse, eine gesicherte Verkehrsanbindung und die Herausforderungen und Chancen der demographischen Veränderungen sind von besonderer Bedeutung. Die nachhaltige Sicherung all dieser Handlungsfelder bringt eine lebenswerte Zukunft und somit Lebensqualität für die Küstenbewohner.

Der Erhalt der Wattenmeer-Natur durch den Nationalpark soll durch positive Rückwirkungen auf den Tourismus und das Ansehen der Region zur Verbesserung der im Umfeld lebenden Menschen beitragen (siehe Nationalparkgesetz §2, Abs. 3). Der Nationalpark Wattenmeer ist ein regionaler Wirtschaftsfaktor und sichert den Menschen an der Westküste Einkommen und Arbeitsplätze. Nachhaltiger Tourismus in der Nationalpark-Region setzt auf Kooperation zwischen Naturschutz und touristischen Leistungsträgern, orientiert sich an Umweltstandards, nimmt Rücksicht auf die kulturelle Identität der Einwohner, bietet qualitativ hochwertige Angebote und vermittelt attraktive Naturerlebnisse. Nationalpark-Partnerschaften und gemeinsame Projekte von Naturschutz und Tourismus sollen ausgebaut werden und in kontinuierliche stabile Zusammenarbeit mit ökonomischem, sozialem und ökologischem Nutzen für die Küstenregion münden.

Auch Schleswig-Holsteins Schulen arbeiten eng mit dem Pädagogischen Zentrum Nationalpark zusammen, so wurden z.B.:

- eine Broschüre über Lernstandorte im Wattenmeer veröffentlicht,
- ein pädagogisches Gesamtkonzept erstellt,
- sowie Lehrerfortbildungen zum Einsatz der Wanderwerkstatt „Vögel im Wattenmeer“ durchgeführt.

In allen Kreisen Schleswig-Holsteins stehen Kreisfachberater für Natur- und Umwelt-erziehung/Bildung für nachhaltige Entwicklung zur Verfügung, die regionale Fortbildung zur Thematik durchführen und die Aktivitäten im Land vernetzen. Das Institut für Qualitätsentwicklung an Schulen Schleswig-Holstein (IQSH) hat 2004 eine Broschüre zum Thema "Küstenschutz in Schleswig-Holstein" für die 13. Klassen veröffentlicht. Ergänzend werden Fortbildungsveranstaltungen angeboten: „Leben in be-

drohten Gebieten - Küstenschutz an der Nordseeküste", „Risikogebiete der Erde, Küstenschutz in Schleswig-Holstein".

Die Tätigkeiten des IQSH sind eng vernetzt mit fachkundigen Institutionen. Damit wird sichergestellt, dass die Fortbildung praxisorientiert ist und es werden notwendige Synergieeffekte geschaffen. Neben der Zusammenarbeit mit dem Pädagogischen Zentrum Nationalpark gibt es Kooperationen mit dem

- Verein Jordsand,
- Westküstenpark und Robbarium,
- Naturerlebnis Tierpark St. Peter-Ording.
- Sea-Life-Center
- Verein „geo step by step“
- Verein „Hohe Tied e.V.“
- BUND, der Materialien zum Lebensraum Ostsee zusammengestellt hat.

Des Weiteren finden folgende Aktivitäten statt:

- Mit dem IFM-GEOMAR und dem Geologischen Institut der CAU zur Meeresforschung führt das IQSH gemeinsame Fortbildungsveranstaltungen durch.
- Ausstellungsbesuche im Multimar Wattforum Tönning werden im Rahmen des Biologieunterrichtes kombiniert mit Experimenten im Schullabor.
- Das Schulprojekt (7 Schulen beteiligt) auf den Halligen „Prima Klima in der Biosphäre“ wurde als „Zukunftsschule.SH - heute etwas für morgen bewegen“ ausgezeichnet.
- Mit der Fortbildungsveranstaltung „Life in the Wadden Sea“ wird der Englischunterricht in Projekte zum Heimat- und Sachunterricht einbezogen.
- Im Kreis Pinneberg haben sich mehrere Schulen zu dem Projekt „Lebendige Untereibe“ zusammengeschlossen. In Kooperation mit dem BUND und dem Abwasserzweckverband Pinneberg werden Materialien für den Unterricht erarbeitet und regelmäßige Veranstaltungen „Rund ums Wasser“ angesetzt. Die Schulen wurden inzwischen als Zukunftsschulen vom Bildungsministerium ausgezeichnet.
- Im Kreis Schleswig-Flensburg wurde ein ähnliches Projekt mit 12 Schulen umgesetzt: „Holt die Treene in die Schule“.

Darüber hinaus ist die langfristige ökonomische und soziale Lebensqualität der Küstenbewohner insbesondere im Hinblick auf den vorhergesagten Klimawandel von einem funktionierenden Küstenschutz abhängig, zumal ein Viertel der Landesfläche Schleswig-Holsteins potenziell überflutungsgefährdet ist und in diesen Küstenniederungen etwa 345.000 Menschen wohnen. Bereits im Jahre 2001 hat die Landesregierung daher den „Generalplan Küstenschutz: integriertes Küstenschutzmanagement in Schleswig-Holstein“ verabschiedet. Es wurde unter anderem festgeschrieben, dass vordringlich zu verstärkende Landesschutzdeiche in ihrer Höhe einen „Klimazuschlag“ von 50 cm (Westküste und Elbe) bzw. 30 cm (Ostküste) erhalten sollen. Diese Festlegung bestätigt sich in Anbetracht der intensiven öffentlichen Debatte zum Klimawandel als vorausschauende Maßnahme.

Die Richtlinie der Europäischen Kommission und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Hochwasserrisiken fordert von den Mitgliedsstaaten, bis Ende 2015 Hochwasserrisikomanagementpläne zu erstellen. Mit den Generalplänen Küstenschutz und Binnenhochwasserschutz hat Schleswig-Holstein die Grundlagen hierfür bereits geschaffen.

3.3.3. Aktivitäten im Ostsee- und Nordseeraum

Die Landesregierung setzt sich auf verschiedenen politischen Ebenen und in verschiedenen Gremien der Ostseezusammenarbeit für die Entwicklung einer gemeinsamen Meerespolitik des Ostseeraums ein. Ausgangspunkt ist die Schlusserklärung der Kieler Konferenz zum Grünbuch Europäische Meerespolitik, die im September 2006 in Kiel stattfand.

Motivation dieser Initiativen ist zum einen die Überzeugung, dass ein gemeinsames Handeln des Ostseeraums im Bereich der Meerespolitik die Wettbewerbsfähigkeit, die Lebensqualität und den Umweltschutz der gesamten Ostseeregion stärken wird. Zum anderen ist davon auszugehen, dass mit der weiteren Konkretisierung der Europäischen Meerespolitik der Wettbewerb zwischen den Meeresräumen um politische Ausgestaltung und letzten Endes Nutzung von EU-Mitteln bereits eröffnet ist. Im Ostseeraum existiert eine lange Tradition der Zusammenarbeit mit gewachsenen Arbeitsstrukturen, auf denen aufgebaut werden kann. Diesen Wettbewerbsvorteil gilt es zu nutzen.

Die Schlusserklärung der Kieler Konferenz beinhaltet in ihrem zweiten Teil eine Selbstverpflichtung, den Ostseeraum bis 2015 zur maritimen Modellregion Europas zu entwickeln. Hiermit verbunden ist das Ziel

- die Ostsee bis 2015 zum saubersten und sichersten Meer Europas zu entwickeln und
- den Ostseeraum zur Pilotregion für die Koexistenz einer wettbewerbsfähigen maritimen Wirtschaft und eines nachhaltig wirksamen Schutzes der maritimen Ökosysteme zu entwickeln.

Aus Sicht der Landesregierung ist der Ostseerat das am besten geeignete Gremium, um die Umsetzung dieses Vorhabens im Ostseeraum zu koordinieren. Dieser Auffassung hat sich die Kieler Konferenz angeschlossen. Einbezogen werden sollten die bestehenden baltischen Organisationen wie die Konferenz der Subregionen des Ostseeraums (BSSSC), HELCOM, die Ostseeparlamentarierkonferenz (BSPC), das Parlamentsforum Südliche Ostsee und weitere mehr. Mit ihrer Expertise einbezogen werden sollten aber auch Akteure und Interessenvertreter der maritimen Handlungsfelder.

Nach Auffassung der Landesregierung sollte der Ostseerat zu diesem Zweck eine **Task Force Meerespolitik** einrichten. Das Auswärtige Amt unterstützt dieses Anliegen. Minister Döring hat sich im Rahmen des Ministertreffens des Ostseerates am 13. Juni 2007, wo er neben Bundesaußenminister Steinmeier als Vertreter der norddeutschen Länder Rederecht bekommen hat, hierfür eingesetzt. Das Anliegen war hier noch nicht im gewünschten Umfang durchsetzbar, da Russland die Einsetzung einer Task Force zunächst noch blockiert hat. In den Vorbesprechungen auf Ebene der Höheren Beamten des Ostseerates war deutlich geworden, dass alle anderen Staaten das Anliegen mittragen würden. Insbesondere aus Lettland, das zum 1. Juli 2007 die Präsidentschaft im Ostseerat übernommen hat, und seitens der EU-Kommission war Unterstützung bekundet worden. Russland konnte zunächst nicht davon überzeugt werden, dass es bei der angestrebten Zusammenarbeit des Ostseeraums im Bereich Meerespolitik nicht vorrangig um Umsetzung von Europäischer Politik geht, sondern unabhängig von den meerespolitischen Entwicklungen auf eu-

ropäischer Ebene um eine Zusammenarbeit zum Nutzen der ganzen Region. Das Vorhaben wurde im Rahmen des Schlusscommuniqués zumindest gewürdigt.

Nun wird es darauf ankommen, in Zusammenarbeit mit dem Auswärtigen Amt eine möglichst breite Unterstützung der lettischen Präsidentschaft für das Anliegen zu organisieren und die Bedenken Russlands auszuräumen.

Unterstützung hat bereits das V. Parlamentsforum Südliche Ostsee im Rahmen seiner Konferenz am 20.-22. Mai 2007 in Gdynia formuliert. In der Schlussresolution wird der Ostseerat gebeten, das Anliegen der Kieler Konferenz zu unterstützen und eine Task Force Meerespolitik einzurichten.

Auch von der Konferenz der Subregionen des Ostseeraums (BSSSC), die Mitveranstalter der Kieler Meereskonferenz war, wird das Anliegen aktiv unterstützt. Im Mai 2007 wurde auf Initiative Schleswig-Holsteins eine Arbeitsgruppe Meerespolitik mit dem Ziel eingerichtet, die Umsetzung der Kieler Erklärung zu unterstützen. Schleswig-Holstein hat die Federführung in dieser Arbeitsgruppe übernommen.

Nach dem Willen der großen Koalition in Berlin soll die Ostsee bis zum Jahr 2015 zum saubersten und sichersten Meer in Europa gemacht werden. Der Bundestag fordert in seinem Antrag vom 4. Juli 2007, dass dafür unter der Mitwirkung sowohl staatlicher als auch regionaler und lokaler Akteure eine integrierte und nachhaltige Meerespolitik entwickelt wird. Um einen Schutz des Ökosystems Ostsee zu erreichen, sollen Schad- und Nährstoffeinträge aus der Landwirtschaft und der Schifffahrt weiter eingedämmt werden sowie die Überfischung reduziert werden. Im Ostseerat sowie auf Ebene der Ostseeparlamentarierkonferenz soll die Kooperation auf den verschiedensten Ebenen dazu weiter vorangetrieben werden, so die Koalition weiter.

Die Mitgliedschaft in der Nordseekommission der Konferenz der Peripheren Küstenregionen Europas (KPKR) soll dazu genutzt werden, auch nordseeraumbezogene Interessen in den weiteren Prozess auf dem Weg zur Konkretisierung der Europäischen Meerespolitik einzubringen.

Darüber hinaus nutzt das Europaministerium sein Engagement im Bereich der Programme zur transnationalen Zusammenarbeit im Ostsee- und im Nordseebereich (**INTERREG**) um meerespolitische Anliegen zu implementieren. So konnte die Förderfähigkeit meerespolitischer Projekte im Ostseeprogramm explizit verankert werden. Maritime Wirtschaft zählt zu den Handlungsfeldern, in denen INTERREG IV B-Projekte angestrebt werden sollen. Als beispielhaftes Projekt initiiert das Europaministerium zur Zeit ein transnationales INTERREG-Projekt zur Etablierung eines Maritimen Clusters im Ostseeraum unter Einbeziehung der maritimen Cluster aus Schleswig-Holstein, Gdansk, Turku und Oslo.

Im Rahmen der Meeresübereinkommen **HELCOM** zum Schutz der Ostsee und **OSPAR** zum Schutz des Nordostatlantiks wurden in den vergangenen Jahrzehnten wesentliche Grundlagen und Vereinbarungen zum Schutz der Meere erarbeitet, die auch Eingang in europäische Regelwerke gefunden haben. Die Konventionen werden daher voraussichtlich wesentliche Beiträge zur Umsetzung der EG-Meeresstrategie-Richtlinie auf regionaler Ebene leisten.

OSPAR prüft z. B. derzeit, welche fachlichen Grundlagen und Vereinbarungen des Übereinkommens für die Umsetzung und ggf. Festlegung des guten Umweltzustands der Meeresstrategie-Richtlinie geeignet bzw. notwendig sind.

HELCOM erarbeitet parallel den so genannten **Baltic Sea Action Plan**, der der erste regionale Ansatz zur Umsetzung der EG-Meeresstrategie-Richtlinie sein soll. Dieser Aktionsplan wird voraussichtlich am 15. November 2007 auf einer Ministerkonferenz aller Ostseeanrainerstaaten verabschiedet.

Die HELCOM- und OSPAR-Übereinkommen binden auch Drittstaaten ein und stellen damit sicher, dass bei der Umsetzung der europäischen Meeresumweltpolitik die Wettbewerbsneutralität im Meeresumweltschutz nicht an den Grenzen der Gewässer der EU-Mitgliedstaaten Halt macht sondern auch benachbarte Gewässer und damit alle relevanten Einzugsgebiete umfasst.

Deutschland - und damit auch Schleswig-Holstein - ist Vertragsstaat beider Übereinkommen und im Rahmen verschiedener Gremien an den genannten Aktivitäten beteiligt.

Am 19./20. April 2007 fand zudem auf Einladung der schwedischen Ostseeratspräsidentschaft eine gemeinsame **Sitzung der Agrar- und Umweltministerien des Ostseeraumes** statt, um über die Bekämpfung der für die Ostsee besonders relevanten Eutrophierung zu beraten. Schleswig-Holstein als von der Meeresumwelt und landwirtschaftlichen Fragen gleichermaßen betroffenes Bundesland hat an dieser Konferenz als Teil der deutschen Delegation teilgenommen. Die auf der Konferenz vertretenen Ministerien brachten ihren Willen zum Ausdruck, über geeignete Maßnahmen, beispielsweise im Rahmen des in der Entstehung befindlichen Baltic Sea Action Plan von HELCOM, auch im Bereich der Landwirtschaft die Eutrophierung der Ostsee einzudämmen.

4. Ausblick

Nach der Phase der grundlegenden politischen Weichenstellung soll mit Vorlage des „Blaubuchs“ der Kommission die Umsetzung der entwickelten Handlungsansätze beginnen. Mit dem Blaubuch soll einerseits der einjährige Konsultationsprozess aufgearbeitet, andererseits die künftige Europäische Meerespolitik aufgezeigt und mit einem konkreten Aktionsplan unterfüttert werden.

Schleswig-Holstein profitiert heute von seinem Engagement der vergangenen drei Jahre. Daher wird Schleswig-Holstein auch in den informellen Prozess der Entwicklung der europäischen Meerespolitik mit einbezogen. Wichtig bleibt deshalb die nachhaltige Weiterentwicklung des integrativen Politikansatzes innerhalb und außerhalb des Landes.

Schleswig-Holstein plant derzeit seine Aktivitäten für die Zeit nach dem Erscheinen des Blaubuches. Dazu gehören z. B.

- Das Netzwerk der „maritimen Pionierregionen“ soll von Schleswig-Holstein weiter unterstützt werden, um konkrete Potentiale aus Schleswig-Holstein und anderen maritimen Regionen auf der Gemeinschaftsebene einzubringen. Gleichzeitig kön-

nen Beispiele anderer europäischer Regionen auch nach Schleswig-Holstein hinein wirken;

- Schleswig-Holstein wird weiter im AdR aktiv bleiben. Schleswig-Holstein wird sich an prominenter Stelle an der geplante Großveranstaltung „Forum Blauer Planet“ beteiligen, die vom 27. – 29. November in Brüssel stattfinden wird. Ein Beitrag von Minister Uwe Döring zur regionalen Meerespolitik ist eingeplant.
- Auf Einladung der portugiesischen EU-Ratspräsidentschaft, die zum 1. Juli 2007 von Deutschland übergegangen ist, wird Minister Uwe Döring in der zweiten Jahreshälfte 2007 an zwei Vortragsveranstaltungen und Workshops zur Meerespolitik teilnehmen.
- Auch die Endphase des Abstimmungsprozesses zur europäischen Meeresstrategie-Richtlinie wird von Schleswig-Holstein aktiv begleitet. Hierzu ist eine weitere Veranstaltung in Brüssel am 4. Oktober 2007 unter Einbindung der Regionen vorgesehen.

Weitere konkrete Maßnahmen wird die Landesregierung nach Erscheinen des Blaubuches diskutieren.

Chronologie

Frühjahr 2004	Start der Landesinitiative „Zukunft Meer“
März 2004	Gründung des Initiativkreises „Zukunft Meer“
April 2004	Vorstellung der Studie „Zukunft Meer“
Juni 2004	Veröffentlichung des Positionspapiers „Für eine koordinierte Europäische Meerespolitik“
August 2004	Ernennung des Kommissars für Fischerei und maritime Angelegenheiten, Dr. Joe Borg
November 2004	Ernennung des Maritimen Koordinators für Schleswig-Holstein, Prof. Dr. Peter Herzig
Juli 2005	Gründung des „Clustermanagement Maritime Wirtschaft“
März 2005	Ankündigung der Vorlage eines Grünbuchs Europäische Meerespolitik
August 2005	Positionierung der Konferenz der Subregionen des Ostseeraums (Baltic Sea States Subregional Co-operation BSSSC)
August 2005	Gemeinsamen Positionierung der norddeutschen Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein
Oktober 2005	Initiativstellungnahme des Ausschusses der Regionen (AdR)
Oktober 2005	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (Meeresstrategie-Richtlinie)
März 2006	Bundesratsdrucksache 788/05– Beschluss des Bundesrates zum Vorschlag für eine Meeresstrategie-Richtlinie
Juni 2006	Vorlage des Grünbuchs über eine zukünftige Europäische Meerespolitik unter dem Titel „Die künftige Meerespolitik der EU: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere“
September 2006	Konferenz des Ostseeraums in Kiel im Rahmen des Konsultationsprozesses zum Grünbuch, Kieler Erklärung - Anlage
September 2006	Erste Verleihung des Elisabeth-Mann-Borgese-Meerespreises Schleswig-Holstein
November 2006	Stellungnahme der Konferenz der Peripheren Küstenregionen (KPKR)
November 2006	Konferenz „Die europäische Meerespolitik – Notwendigkeit oder politisches Wagnis?“ in Berlin zum Entwurf der EG-Meeresstrategie-Richtlinie – Veröffentlichung des Berliner Aufrufes - Anlage
März 2007	Stellungnahme des Bundesrats zum Grünbuch - Anlage
April 2007	Stellungnahme des AdR zum Grünbuch
Mai 2007	Internationale Konferenz „Die künftige Meerespolitik der EU: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere“ in Bremen, Schlussfolgerungen - Anlage
Juli 2007	Internationales Expertentreffen zur geplanten EG-Meeresstrategie-Richtlinie in Brüssel – Beratung des Berliner Aufrufes auf EU-Ebene und Weiterentwicklung zum Brüsseler Aufruf
Oktober 2007	Geplante Vorlage des Aktionsplans (Blaubuchs) der EU-Kommission zum Grünbuch Europäische Meerespolitik

Europäische Meerespolitik - Konferenz des Ostseeraums am 21. September 2006 in Kiel

Gastgeber: Landesregierung Schleswig-Holstein, Baltic Sea States Subregional Cooperation (BSSSC) und Frei und Hansestadt Hamburg

(weitere Informationen: www.MaritimeConference2006.com)

Schlusserklärung

Stellungnahme der Konferenz des Ostseeraums zum Grünbuch „Die künftige Meerespolitik der EU: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere“

I. 10-Punkte-Programm der Kieler Konferenz zur Konkretisierung einer integrativen Europäischer Meerespolitik

Die Konferenz des Ostseeraums begrüßt die Absicht der Europäischen Kommission, eine gemeinsame Europäische Meerespolitik zu entwickeln. Sie unterstützt ausdrücklich den von der Kommission vorgeschlagenen integrativen Politikansatz. Eine Europäische Meerespolitik erscheint in besonderer Weise geeignet, die Ziele der Lissabon-Strategie - Wirtschaftswachstum, Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung - mit den ergänzenden Zielen des Gipfels von Göteborg - soziale Gerechtigkeit, Umweltschutz und nachhaltige Entwicklung - zu verbinden und exemplarisch umzusetzen. Sie bekräftigt, dass alle diese Ziele nur auf Basis einer intakten Meeresumwelt erreicht werden können.

Die Konferenz sieht in der gleichrangigen Integration und Abwägung aller maritimen Politik- und Handlungsfelder auf der Grundlage eines intakten Ökosystems eine notwendige Voraussetzung für eine langfristig erfolgreiche Meerespolitik. Die notwendige Einbeziehung aller politischen Ebenen und Sektoren erfordert die Entwicklung neuer Instrumente, eine bessere Koordinierung und ein Umdenken aller Beteiligten. Ziel muss der Ausgleich bislang konkurrierender Interessen und die Entwicklung eines gemeinsamen Bewusstseins und einer gemeinsamen meerespolitischen Zielsetzung sein. Dieses wird jedoch nur dann gelingen, wenn der Mehrwert koordinierter Politik für alle Beteiligten erkennbar ist.

Vor diesem Hintergrund hält die Konferenz eine systematische und möglichst konkrete Darstellung zu erwartender positiver Effekte durch eine integrative

Meerespolitik inkl. volkswirtschaftlicher Kosten-/Nutzenbetrachtung für erforderlich. Aufgezeigt werden sollten sowohl potenzielle Synergieeffekte an den Schnittstellen verschiedener Politik- und Handlungsfelder z.B. durch die Beschleunigung von Planungsprozessen, als auch der Mehrwert einer integrativen Europäischen Meerespolitik gegenüber lediglich sektorialem Handeln.

Die Fortschreibung bestehender Potenzialanalysen und Studien über die maritime Wirtschaft Europas und wirksame Maßnahmen zum Meeresschutz sollte Grundlage künftiger Europäischen Meerespolitik sein.

Die im Folgenden formulierten Erwartungen an die EU-Kommission und die Ostseeanrainerstaaten konzentrieren sich auf Maßnahmen und Instrumente, die geeignet erscheinen, den integrativen Politikansatz umzusetzen, und solche, die aus der spezifischen Sicht des Ostseeraums von besonderer Bedeutung sind. Auf eine umfassende Darstellung bekannter sektoraler Forderungen wird in diesem Zusammenhang verzichtet.

Die naturräumlichen, politischen, ökonomischen, ökologischen und sozialen Rahmenbedingungen des Ostseeraums bestimmen maßgeblich die Erwartungen der Konferenz.

Die Konferenz des Ostseeraums hat folgende vorrangige Erwartungen an die EU-Kommission und die Ostseeanrainerstaaten zur Konkretisierung einer integrativen Europäischen Meerespolitik:

1. Wissensgrundlage verbreitern

- Einrichtung eines virtuellen Netzwerks europäischer Meeresforschungsinstitute, unter Einbeziehung des gemeinsamen Ostsee-Forschungsprogramms BONUS-169
- Verstärkung der europäischen Forschungsförderung im Bereich der marinen Wissenschaften und Technologien hinsichtlich der Bewältigung globaler Herausforderungen wie Erderwärmung, Klimawandel, Verknappung fossiler Energien, des zunehmenden Risikos von Naturkatastrophen, Schutz mariner Ökosysteme, Erhalt der Biodiversität, des starken Anstiegs von maritimen Handel und Transport sowie der Nahrungs- und Energienachfrage, ebenso wie im Bereich der hiermit verbundenen Chancen für innovative Technologien und Entwicklungen
- stärkere Berücksichtigung maritimer Forschung im europäischen Forschungsrahmenprogramm und in der nationalen Forschungsförderung
- Förderung von Forschung und Entwicklung im Bereich neuer innovativer Zukunftstechnologien wie nachhaltige Blaue Biotechnologie, sichere

Gewinnung und energetische Nutzung von Methanhydraten, alternative Schiffsantriebe, Ballastwasser freie Schiffe etc.

- Maßnahmen zur Verhinderung von IPR drain (Intellectual Property Rights)

2. Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigungsperspektiven der maritimen Wirtschaft verbessern

- Förderung der Bildung von maritimen Clustern sowie Vernetzung der bestehenden maritimen Cluster
- Förderung der maritimen Wirtschaftssektoren, in denen Europa bereits eine Vorreiterrolle einnimmt (z.B. Schiffbau, Seeverkehr, Tourismus, Offshore Energiegewinnung),
- Förderung der maritimen Sektoren, denen das größte Wachstums- und Arbeitsplatzpotential zugesprochen wird (neben Seeverkehr z.B. Hafenwirtschaft, Erzeugung regenerativer Energien, Kreuzfahrttourismus, nachhaltige Aquakultur, Unterwasserkommunikation, Biotechnologie)
- langfristig ausgerichtete Technologieförderung
- Initiierung integrativer Konzepte und Entwicklungen für maritime technologische Innovationen, die eine Vorreiterrolle für verbesserte internationale Standards in Bereichen wie Schiffssicherheit und Meeresschutz übernehmen können (z.B. Entwicklung eines European Clean Port, eines European Clean Ship oder des Crashworthy Ship und des Low Emission Ship wie in der Vision 2020 der Waterborne Technology Platform dargestellt)
- Erreichen und Bewahren eines fairen globalen Wettbewerbs („level playing field“) für die europäische maritime Industrie
- Verbesserung der Verlinkung und des Transfers zwischen Meeresforschung und technologischer Forschung & Entwicklung
- Umsetzung nachhaltiger, ökosystemorientierter Fischerei und Aquakultur
- Attraktivitätssteigerung seefahrtbezogener Berufe und Arbeitsplätze, Verbesserung von Schiffssicherheit und Wettbewerbsfähigkeit europäischer Schifffahrtunternehmen durch Realisierung eines hohen Qualifizierungsstandards in Aus- und Fortbildung sowie
- Sicherstellung von Mindeststandards für Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen im Seeverkehr
- Förderung von maritimen Beschäftigungsmöglichkeiten und Ermöglichung von dauerhafter Unterrichtung in maritimen Ausbildungsfeldern durch ausreichende Schul- und Hochschulkapazitäten rund um die Ostsee
- Entwicklung eines langfristigen Konzepts zur Unterstützung von Bildung und Förderung von Karrierechancen im maritimen Sektor

3. Meeresumwelt schützen

- mehr Nachdruck für wirksame Maßnahmen zum Stopp von Überfischung und exzessiven Beifängen
- weitere Konkretisierung der Meeresstrategie-Richtlinie (hier: der Umweltziele und des Zeitplans, bessere Koordination mit anderen meeresumweltrelevanter Regelungen) als Umweltsäule der zukünftigen Europäischen Meerespolitik
- Einbeziehung von Immissionsschutz, Oberflächengewässerschutz und Aspekten der Agrarpolitik in die Instrumente der Meeresschutzpolitik (80 % der Schadstoffeinträge in die Meere werden an Land verursacht) und umgekehrt
- Verpflichtung zur Umsetzung des geplanten Baltic Sea Action Plan der Helsinki Commission (HELCOM) mit Aktionen zur Reduzierung von Luft-, Boden- und Meeresverschmutzung im Ostseeraum und seinem Einzugsbereich
- Ausweitung der internationalen Übereinkommen zum Schutz der Biodiversität auf den Bereich der Meeresumwelt

4. Schiffssicherheit erhöhen

- Identifizierung fester Seerouten und Prüfung der Einführung einer Lotsenpflicht für Öltanker und andere Schiffe mit gefährlicher Ladung in der Ostsee sowie Prüfung der Einführung einer allgemeinen Lotsenpflicht in engen Schiffspassagen wie Kadettrinne oder Öresund
- bessere Seeverkehrsüberwachung durch Einrichtung eines Weitbereichsradars in besonders gefährlichen Schiffspassagen (z.B. Kadettrinne) und von AIS (Automatic Identification System)
- Anwendung einheitlicher Instrumentarien für die sicherheitsrelevante Kontrolle der gewerblichen Schifffahrt sowie der Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord
- Ausweitung der Hafenstaatkontrollen und Konzentration auf Risikofaktoren (unter Einbeziehung der Effekte des 3. Pakets der EU zur Schiffssicherheit)
- Unterstützung eines zwischenstaatlichen Führungs- und Datenverbundes zwischen den vorhandenen nationalen Diensten zur Küstenüberwachung, unter Einbeziehung des HELCOM Datennetzwerks
- Machbarkeitsstudie für eine Europäische Küstenwache, incl. Betrachtung von Kosten, Nutzen und Mehrwert auf allen Ebenen (europäisch, national, regional), unter Einbeziehung der etablierten transnationalen HELCOM-Zusammenarbeit bei Schiffsunfällen

- beschleunigte Umsetzung aller gezeichneten Übereinkommen der International Maritime Organization (IMO) und Sicherstellung des Vollzugs durch die Ostseeanrainerstaaten

5. Infrastruktur für ein wachsendes Seeverkehrsaufkommen schaffen

- Ausbau der „Meeresautobahnen“ und des „Short Sea Shipping“ und Unterstützung intermodaler Verkehrssysteme (z.B. Harmonisierung von Transportsystemen, Verbesserung der Hinterlandanbindung, Ausbau der Logistikketten)
- bessere Berücksichtigung der Hinterlandanbindung von Häfen bei der Festsetzung der Förderprioritäten im Rahmen der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V)
- nachhaltigen Ausbau von Häfen fördern
- Reduzierung der Umweltbelastungen in Häfen (z.B. Stromversorgung der Schiffe über Landanschluss, Einrichtungen für Schiffsabfälle)

6. Instrumente für eine integrative Meeresspolitik entwickeln

- Studie: Mehrwert integrativer Meeresspolitik gegenüber sektorialem Handeln
- Studie: Mehrwert von wirksamen Maßnahmen zum Meeresschutz gegenüber den volkswirtschaftlichen Kosten einer „business as usual“ Politik (unter Berücksichtigung begrenzter öffentlicher Haushaltsmittel und des Ziels der Minimierung von Verwaltungskosten)
- Fortschreibung bestehender Potenzialanalysen und Studien über die maritime Wirtschaft Europas
- Entwicklung eines europaweiten marinen Monitoring- und Datennetzwerks als Grundlage für marine Forschung und Wirtschaft sowie Meeresschutz, unter Einbeziehung bestehender Systeme
- Kosten-/Nutzenanalyse einer Kartierung der europäischen Küstengewässer und des Meeresbodens
- Entwicklung von transregionalen Raumplanungsinstrumenten für die Küstenzone
- Umsetzung der regionalen und nationalen Strategien für Integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM)
- Unterstützung der Einrichtung eines Europäischen Datenregisters mit regionalen und nationalen Raumplanungsdaten, basierend auf der Initiative INSPIRE der EU-Kommission
- Überprüfung aller meeresbezogenen Regelungen des EU-Rechts und internationaler Übereinkommen auf Wechselwirkungen mit dem Ziel, Widersprüche auszuräumen und mögliche Synergieeffekte zwischen verschiedenen Politikfeldern zu ermöglichen

- Entwicklung einer ressortübergreifenden Zusammenarbeitsstruktur innerhalb der EU-Kommission und zwischen EU-Kommission und Mitgliedstaaten im Bereich Meerespolitik
- Empfehlung zur Einrichtung eines Ausschusses für Europäische Meerespolitik im Europäischen Parlament

7. Europäische Finanzierungsinstrumente anpassen

- Bestandsaufnahme aller europäischen Förderprogramme und Finanzierungshilfen, die für die Europäische Meerespolitik genutzt werden können und ggf. Anpassung der Förderziele
- Auflage eines querschnittsorientierten Förderprogramms zur Initiierung integrativer Konzepte und Entwicklungen prüfen, die das Potential haben, in mehreren Sektoren Nutzen zu generieren und die als Leitprojekte Europäischer Meerespolitik geeignet erscheinen (z.B. Entwicklung European Clean Ship, eines European Clean Port)
- Berücksichtigung der Anliegen Europäischer Meerespolitik bei der Aufstellung der operationellen Programme zu den Struktur- und Kohäsionsfonds

8. Politische Partnerschaften nutzen

- Einbeziehung meerespolitischer Anliegen wie Schiffssicherheit und Meeresschutz in den Dialog mit der Russischen Föderation zum Europäischen Nachbarschafts- und Partnerschaftsinstruments (ENPI)
- Integration der Ziele der Europäischen Meerespolitik in die Politik der Nördlichen Dimension
- Integration globaler meerespolitischer Anliegen in die WTO-Verhandlungen, die europäische Außenpolitik und Entwicklungszusammenarbeit

9. Vorbildliches Regierungshandeln entwickeln und kommunizieren

- Veröffentlichung und ggf. Auszeichnung von best-practice-Beispielen zur Umsetzung integrativer Meerespolitik als Teil einer public awareness Kampagne der EU-Kommission
- Entwicklung von Leitprojekten einer integrativen Europäischen Meerespolitik

10. Europäische Meerespolitik weiter konkretisieren

- weitere Konkretisierung einer integrativen Europäischen Meerespolitik z.B. durch Vorlage eines Weißbuchs oder Aktionsplans durch die EU-Kommission (inkl. Festlegung ökonomischer Zielgrößen und ökologischer Qualitätsziele)

II. Entwicklung des Ostseeraums zur maritimen Modellregion Europas

Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Region spricht sich die Konferenz des Ostseeraums für ein gemeinsames Vorgehen im Bereich Meerespolitik aus. Sie bittet insbesondere den Ostseerat (CBSS), die Initiative der Konferenz aufzugreifen und Impulse für die Entwicklung des Ostseeraums zur maritimen Modellregion zu setzen:

- Verbesserung der Zusammenarbeit der Ostseestaaten im Bereich Meerespolitik
 - unter Einbeziehung bestehender baltischer Organisationen und Initiativen wie BSSSC, Baltic Development Forum, Baltic Sea Chambers of Commerce, CPMR Baltic Sea Commission, HELCOM, Union of the Baltic Cities, Baltic Sea Parliamentary Conference, Baltic Sea Forum, Baltic 21 und Baltic Sea Task Force on Organized Crime
 - unter Einbeziehung der Conference of Ministers of Spatial Planning and Development of the Baltic Sea States und der Initiative "Visions and Strategies around the Baltic Sea 2010 (VASAB 2010)
 - unter Einbeziehung von Akteuren und Interessenvertretern der wesentlichen Handlungsfelder maritimer Politik
 - durch Einrichtung eines Netzwerkes aus Repräsentanten der Ostseeanrainerstaaten und o.g. baltischer Organisationen und Initiativen, das auf den bestehenden Kooperationsstrukturen aufbaut
 - durch Einsetzung eines Maritimen Koordinators oder Benennung eines CBSS Beauftragten zu Steuerung und Gestaltung des Entwicklungsprozesses.
- Entwicklung einer gemeinsamen Vision, z.B.
 - Entwicklung des Ostseeraums zur maritimen Modellregion Europas bis zum Jahr 2015
 - Entwicklung der Ostsee zum saubersten und sichersten Meer Europas bis zum Jahr 2015
 - Entwicklung des Ostseeraums zur Pilotregion für die nachhaltige Koexistenz einer wettbewerbsfähiger Wirtschaft und eines wirksamen Schutzes der Ökosysteme
- Mögliche konkrete Vorhaben der Zusammenarbeit:
 - gemeinsame Positionierung des Ostseeraums bei der weiteren Konkretisierung der Europäischen Meerespolitik
 - Initiierung eines maritimen Clusters des Ostseeraums

- virtueller Forschungs- und Wissenschaftsverbund im Ostseeraum
- virtuelle Kommunikationsplattform für maritime best-practice-Beispiele, Beispiele von Good Governance und Informationsaustausch (Newsletter o.ä.) im Ostseeraum
- Förderung eines gemeinsamen Bewusstseins und einer gemeinsamen Ostsee-Identität durch ostseeweite public awareness Aktionen (z.B. anlässlich des World Ocean Day 2006 am 8. Juni) und ostseeweite Aktionen zum Schutz des Kultur- und Naturerbes
- Zertifikate z.B. für vorbildliche Tourismusprojekte, umweltverträgliche Schifffahrt etc.
- Verankerung meerespolitischer Anliegen in der Politik der Nördlichen Dimension
- Initiierung von Leitprojekten im Rahmen der transnationalen Zusammenarbeit im Ostseeraum (INTERREG IV B / Ziel 3 Ostsee)

Berliner Aufruf
zum Meeresschutz

1. Die norddeutschen Küstenländer an Nord- und Ostsee sind Meeresländer. Sie übernehmen auch beim Meeresschutz Verantwortung für die Bewahrung der Schöpfung und für die nachfolgenden Generationen.

Die norddeutschen Länder rufen deshalb auf, die Meere wirksam zu schützen und dafür eine starke, rechtsverbindliche EU-Meeresstrategie (Richtlinie) zu schaffen.

2. Die norddeutschen Länder setzen sich für die Entwicklung einer integrierten Meerpolitik ein. Sie bewerten deshalb die Vorlage des Grünbuches zu einer künftigen Meerpolitik für die Europäische Union durch die Europäische Kommission sehr positiv. Die darin beschriebene Wirtschaftsentwicklung braucht saubere und gesunde Meere – sie ist auf einen erfolgreichen Meeresschutz angewiesen.

Die norddeutschen Länder rufen deshalb auf, die Bedeutung des Meeresschutzes als unabdingbare Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung und Lebensqualität der Menschen zukünftig noch stärker zu betonen.

3. Viele bedeutende Wirtschaftszweige in den norddeutschen Ländern sind auf das Meer angewiesen – ebenso wie die norddeutschen Länder auf ihre erfolgreiche Wirtschaft angewiesen sind.

Die norddeutschen Länder rufen deshalb auf, die EU-Meeresstrategie-Richtlinie mit konkreten, europaweit gültigen Qualitätszielen zu präzisieren, damit ein fairer Wettbewerb gesichert ist.

4. Die norddeutschen Länder erkennen die enormen Leistungen an, die im Rahmen der regionalen Meeresschutzkonventionen HELCOM und OSPAR schon erbracht wurden und mit denen der Meeresschutz in Nord- und Ostsee in den letzten Jahrzehnten deutliche Schritte nach vorn getan hat.

Die norddeutschen Länder rufen deshalb auf, die Erfolge von HELCOM und OSPAR zu achten und zu bewahren. Die kommende EU-Meeresstrategie-Richtlinie darf erreichte Standards nicht gefährden oder gar absenken, aber auch keine neue Bürokratie aufbauen!

5. Die norddeutschen Länder erkennen, dass die Meere unvermindert unter dem Druck menschlicher Aktivitäten stehen – zuletzt eindrucksvoll belegt durch das Sondergutachten „Meeresumweltschutz für Nord- und Ostsee“ (2004) des Sachverständigenrates für Umweltfragen (SRU) und das Gutachten „Die Zukunft der Meere – zu warm, zu hoch, zu sauer“ (2006) des Wissenschaftlichen Beirats der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen“ (WBGU).

Die norddeutschen Länder rufen deshalb auf, die EU-Meeresstrategie-Richtlinie nach Inhalt und Zeittakt realistisch und gleichzeitig effektiv zu gestalten und das Vorsorgeprinzip als Kernelement darin zu verankern. Bestehende internationale Verpflichtungen sind zu integrieren.

6. Die norddeutschen Länder stellen fest, dass der größte Anteil von stofflichen Einträgen in die Meere von den Landflächen ausgeht und über die Flüsse eingetragen wird. Ohne das Engagement auch der Oberlieger in den Flusseinzugsgebieten kann ein guter Zustand der Meeresumwelt nicht erreicht werden. Um diese Problematik kümmert sich heute schon die europäische Wasserrahmenrichtlinie.

Die norddeutschen Länder rufen deshalb alle Beteiligten auf, beim Erreichen eines guten ökologischen Zustands der Meeresumwelt aktiv mitzuwirken und dazu alle Chancen der europäischen Wasserrahmenrichtlinie konsequent zu nutzen, um die stofflichen Einträge in die Meere deutlich zu reduzieren.

7. Die norddeutschen Länder wissen, dass eine wirksame Meerespolitik zum Schutz der Lebensgrundlagen nur auf der Grundlage fachlich fundierter Information und Daten gelingt und ohne Überwachung und entsprechende Dokumentation unseriös bleibt. Deshalb haben sie eine aktive Rolle bei der Erneuerung des Meeresmonitorings im Bund-Länder-Messprogramms übernommen.

Die norddeutschen Länder rufen deshalb auf, die Effektivität bestehender europäischer Meeresmonitoring-Aktivitäten aus nationalen Programmen, regionalen Meeresschutzkonventionen und EU-Richtlinien zu steigern, die entsprechenden Berichtsverpflichtungen zu bündeln und alle Aktivitäten und Verpflichtungen so zusammenzuführen, dass Synergien optimal genutzt, Parallelarbeiten abgebaut und Qualitätsgewinne erzielt werden.

8. Die norddeutschen Länder haben vielfältige Erfahrungen mit Kooperationen, freiwilligen Vereinbarungen und öffentlich-rechtlichen Verträgen zum Meeresschutz. Sie sind zutiefst überzeugt, dass diese freiwilligen Vereinbarungen das Ordnungsrecht an vielen Stellen erfolgreich ergänzen und an mancher Stelle sogar ersetzen können.

Die norddeutschen Länder rufen deshalb auf, auch auf europäischer Ebene die Instrumente der Kooperation mit Interessengruppen und der freiwilligen Vereinbarung zur Flankierung der EU-Meeresstrategie-Richtlinie weiter zu entwickeln und zu fördern.

9. Die norddeutschen Länder haben sich aktiv an der Entwicklung eines Netzes von Meeresschutzgebieten im Rahmen der EU-Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie, von HELCOM und OSPAR und der International Maritime Organization (IMO) beteiligt. Sie halten Einrichtung und gutes Management von Meeresschutzgebieten neben anderen Schutzstrategien für einen Erfolg versprechenden Weg zum Schutz der Meere.

Die norddeutschen Länder rufen deshalb auf, die diesbezüglichen Beschlüsse der Bremer Meeresschutzkonferenz von 2003, sowie die OSPAR und HELCOM Vorgaben zur Ausweisung und Bewirtschaftung von

Schutzgebieten¹ konsequent umzusetzen, um das Ziel zu erreichen, ein ökologisch kohärentes Netzwerk aus gut bewirtschafteten Schutzgebieten einzurichten.

10. Die norddeutschen Länder sind in Sorge um die Auswirkungen der chronischen Ölverschmutzung der Meere und fürchten Ölunfälle mit weitreichenden Folgen für die Umwelt. Sie beteiligen sich deshalb gemeinsam mit den anderen Küstenländern und der Bundesregierung am Havariekommando, einer beispielhaften Einrichtung zur Vorbeugung gegen und Bekämpfung von Havarien und Havariefolgen auf See.

Die norddeutschen Länder rufen die Mitgliedstaaten der EU auf,

- a. wo noch nicht geschehen, für ihre Hoheitsgewässer entsprechende Systeme zu entwickeln**
- b. die Erarbeitung von Standards zur Vorsorge gegen schifffahrtsbedingte Meeresverschmutzungen auf EU-Ebene zu veranlassen und**
- c. die Zusammenarbeit zur Vermeidung derartiger Meeresverschmutzung weiter zu stärken.**

¹ HELCOM Recommendation 15/5 bzw. OSPAR Recommendation 2003/3 und zugehörige Richtlinien

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 Ästuare 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 (NO₂, SO₂, 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.

Bremer Erklärung zur künftigen Meerespolitik der EU

Schlussfolgerungen der Europäischen Konferenz

**„Die künftige Meerespolitik der EU: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere“
vom 2. bis 4. Mai 2007 in Bremen**

I. Die Konferenz

- begrüßt den integrierten Ansatz des Grünbuchs und das Ziel der Kommission, erstmals gemeinsam mit den Mitgliedstaaten den Rahmen für eine sektorübergreifende und ganzheitliche Meerespolitik zu entwickeln.
- erkennt die Notwendigkeit an, sich bereits jetzt den künftigen meeres- und küstenbezogenen Herausforderungen zu stellen, einschließlich der Herausforderungen, die sich aus dem Klimawandel, energiepolitischen Änderungen und dem demografischen Wandel ergeben. Der integrierte Ansatz ist der richtige Ansatz, wenn wir das enorme Wirtschaftspotenzial der Meere und der Küstenregionen erschließen und sie gleichzeitig dauerhaft erhalten wollen.
- erinnert, dass die Grundsätze der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit auch in der integrierten Meerespolitik beachtet werden müssen. Die möglichen Vorschläge müssen so ausgestaltet werden, dass ihre Umsetzung den regionalen Besonderheiten unterschiedlicher geographischer Räume und bestehenden Übereinkommen für die verschiedenen Meeres- und Küstenräume Europas gerecht werden kann.
- hält als Voraussetzung für Verbesserungsvorschläge in einer kohärenten integrierten Meerespolitik eine systematische und umfassende Evaluation des Status Quo für notwendig. Diese sollte unter Berücksichtigung bestehender Kompetenzen erfolgen und eine umfassende, transparente Darstellung der Finanzströme der EU zur Unterstützung maritimer Ziele einschließen.
- unterstreicht die Bedeutung der Integration der Thematischen Strategie für die Meeresumwelt und der Meeresstrategie-Richtlinie als Umweltsäule der künftigen Meerespolitik für die EU.
- befürwortet eine Fortführung der Initiativen für bessere Rechtsetzung durch verbesserte Abstimmung innerhalb der Kommission, zwischen mitgliedstaatlicher und europäischer Ebene und durch transparente Einbindung aller betroffenen Stakeholder.
- fordert die Kommission auf, bis Anfang Oktober einen Europäischen Aktionsplan für die Meerespolitik zu erarbeiten und vorzulegen, der
 - die im Grünbuch thematisierten Fragen voranbringt, insbesondere die Fragen, die von der Konferenz – als Meilenstein des laufenden öffentlichen Konsultationsverfahrens – als konsensfähig identifiziert wurden,
 - zielführende Handlungsvorschläge für eine integrierte Meerespolitik unterbreitet und
 - unter Wahrung der Subsidiarität die Interessierten, insbesondere die Regierungen, die Regionen und die Sozialpartner, stärker in die Entwicklung positiver Rahmenbedingungen für eine integrierte Meerespolitik einbezieht.

II. Für den weiteren Prozess hat die Konferenz folgende europäisch konsensfähige Themen und mögliche Aktionen identifiziert:

Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit stärken

- Die globale Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrs, des Schiffbaus, der Schiffsausrüstung, der Zulieferer, der maritimen Dienste und der Hafenwirtschaft ist für die EU von erheblicher Bedeutung. Die Konferenz hält daher die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und der Fähigkeit der maritimen Wirtschaft, mehr und hochwertigere Arbeitsplätze zu schaffen, in Verbindung mit einer optimierten und abgestimmten Nutzung des wirtschaftlichen Potenzials des Meeresraumes, bei gleichzeitigem Schutz der Meeresumwelt für herausragende Ziele einer integrierten Meerespolitik.
- Die Schifffahrt sollte in die Lage versetzt werden, ihre Aufgabe als Träger des Welthandels zu erfüllen und ihr Potenzial als umweltfreundlicher und gleichzeitig energieeffizienter Verkehrsträger in einer globalisierten Weltwirtschaft auszuschöpfen. Dazu benötigt die Schifffahrt eine Verbesserung der Infrastruktur in der EU, die Entwicklung und den Einsatz innovativer Technologien (IuK) und eine Verbesserung der Schnittstellen in den Transportketten. Dies schließt die Anbindung und Vernetzung mit den Binnenverkehrswegen und die weitere Entwicklung der Meeresautobahnen und des Kurzstreckenseeverkehrs ein. Diese Funktionen müssen auch im Rahmen des TEN-V entsprechend Eingang finden. Der Schiffsverkehr zwischen den Mitgliedstaaten muss unbürokratisch möglich sein.
- Die Konferenz sieht die Notwendigkeit, die Bildung von maritimen Clustern in und zwischen maritimer Wirtschaft und Wissenschaft zu fördern und eine Vernetzung der maritimen Cluster in der EU zu unterstützen.
- Die Bedeutung des Meeres- und Küstentourismus in Europa muss anerkannt und nachhaltig gefördert werden, da diese Tätigkeiten einen wichtigen Beitrag zur europäischen Wirtschaft leisten, indem sie Millionen von Arbeitsplätzen bieten und eine erhebliche Wertschöpfung bedeuten.
- Der hohen wirtschaftlichen Bedeutung des Meeres als Energiequelle, einschließlich erneuerbarer Energien, und als Verkehrsweg für Schiffe und Pipelines muss in einer integrierten Meerespolitik Rechnung getragen werden.
- Gut ausgebildetes und motiviertes Personal ist ein Schlüssel für die wirtschaftliche Entwicklung, um den Wettbewerbsvorteil Europas zu wahren und auszubauen. Ziel einer integrierten Meerespolitik muss es sein, beste Rahmenbedingungen für anspruchsvolle, bedarfsorientierte Ausbildung mit hohem Qualifizierungsstandard zu erreichen. Die maritimen Branchen können attraktive Berufe und gute Beschäftigungsperspektiven bieten. Diese Botschaft muss stärker in den Vordergrund gerückt werden. Die Konferenz fordert die Sozialpartner auf, konkrete Vorschläge vorzulegen, wie die Rahmenbedingungen für Wachstum, Beschäftigung und Investitionen in der maritimen Wirtschaft nachhaltig verbessert werden können.
- Die Konferenz fordert die Mitgliedstaaten auf, auf die Ratifizierung und nationale Umsetzung von internationalen Übereinkommen und Beschlüssen mit Nachdruck hinzuwirken. Dies gilt insbesondere für das im Februar 2006 von der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) angenommene Übereinkommen über Arbeitsnormen im Seeverkehr. Die Mitgliedstaaten sollten auch das ergänzende ILO-Übereinkommen für Fischereibeschäftigte möglichst schnell zu einem erfolgreichen Abschluss führen und

das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-F) sowie das Torremolinos-Protokoll ratifizieren und umsetzen. Auch die Sozialpartner sollten bei ihren Verhandlungen eine weitere Harmonisierung anstreben.

Gemeinsame Verantwortung für die Meere praktizieren

- Eine gesunde Meeresumwelt ist unabdingbar für die Lebensqualität der Menschen. Nachhaltiger Schutz und Erhalt des Ökosystems der Ozeane und Meere sind notwendige Voraussetzungen für die wirtschaftliche Nutzung der Ressource Meer und die Entfaltung von Wirtschaftsdynamik. Die Ergebnisse der Klimaforschung zeigen zudem, dass ein entschlossenes und vorausschauendes Handeln notwendig ist, damit die Weltmeere kritische Systemgrenzen nicht überschreiten.
- Die Konferenz unterstützt das Ziel einer nachhaltigen Bewirtschaftung der Fischbestände und anderer natürlicher Ressourcen und betont die Notwendigkeit, konsequenter als bisher der Überfischung der Meere, der Schädigung von Meeresorganismen und Lebensräumen durch destruktive Fangpraktiken wie der Tiefsee-Schleppnetzfisherei und bestehenden Defiziten bei der Überwachung und Durchsetzung von Fangquoten entgegen zu treten. Die Konferenz fordert darüber hinaus insbesondere die Intensivierung der Bekämpfung der illegalen, nicht angemeldeten und unregulierten Fischerei (IUU-Fischerei) und die Nutzung nachhaltiger Fischereimethoden.
- Die Konferenz begrüßt, dass sich der Unweltausschuss der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) der Themen Luftverschmutzung und CO₂-Reduktion auf See und in Häfen annimmt und fordert den Ausschuss nachdrücklich auf, diesen Themen eine hohe Priorität einzuräumen, da beide Themen einer globalen Lösung bedürfen. Die EU sollte diese Initiative im Rahmen ihrer abgestimmten Meerespolitik fördern.
- Die Konferenz erwartet von einer integrierten Meerespolitik, dass sie aufgrund der wechselseitigen Beeinflussung eine vollständige Verknüpfung von Umweltschutzpolitik für Land und Meere anstrebt. Die Konferenz fordert daher die Kommission auf, die meereschutzrelevanten Regelungen der EU, insbesondere die Meeresstrategie-Richtlinie sowie die Regelungen zur Fischerei und zur Landwirtschaft in einer kohärenten, integrierten Meerespolitik zusammen zu führen.
- Der nachhaltige Umgang mit den Meeresressourcen in Übereinstimmung mit den Grundsätzen des UN-Seerechtsübereinkommens (UNCLOS) muss integraler Bestandteil der Außen- und Nachbarschaftspolitik sowie der Entwicklungszusammenarbeit der EU sein. Die EU sollte sich verstärkt für den Schutz der Biodiversität auf der hohen See einsetzen.
- Die Konferenz erwartet von einer integrierten Meerespolitik eine besser abgestimmte Koordinierung internationaler Aktivitäten der Mitgliedstaaten und einen verbesserten Informationsaustausch sowie bessere Zusammenarbeit zwischen europäischer und nationaler Ebene. Inhaltlich ist angesichts des internationalen Wettbewerbs darauf zu achten, dass europäische Regeln nicht zu Wettbewerbsnachteilen für den Standort Europa führen. Europa braucht für die Schifffahrt und die maritimen Wirtschaftstätigkeiten gleiche Wettbewerbsbedingungen weltweit, um zu verhindern, dass Betriebe durch Verlagerung ihres Sitzes die hohen europäischen Standards umgehen. Dies muss das Ziel aller europäischen Akteure in dieser globalisierten Industrie sein. Die Konferenz hält es insbesondere für unerlässlich, dass umwelt- und

sicherheitsrelevante Vorschriften, die sich an Schiffe und Besatzungen richten, international verbindlich geregelt werden.

- Sicherheit im Seeverkehr und Schiffsbetrieb und Schutz vor äußerer Bedrohung sind politisch wichtige Aufgaben. Eine enge Abstimmung der zuständigen Akteure ist unerlässlich. Deshalb muss ein Ansatz zur Förderung der Interaktion und Integration maritimer Politikfelder unbedingt auch Aspekte der Sicherheitspolitik einschließen.

Forschung und Innovationen stärken

- Forschung und Innovation sind unabdingbare Voraussetzungen für Wachstum und Beschäftigung in der Meereswirtschaft und die Bewältigung anstehender globaler Herausforderungen wie der Erderwärmung und des Verlustes an Biodiversität. Auf dem Weg zu einer integrierten Meerespolitik braucht Europa daher sowohl Exzellenz in den Einzeldisziplinen als auch eine verstärkte interdisziplinäre und grenzüberschreitende Vernetzung von Naturwissenschaften, technischer Anwendung und Sozialwissenschaften.
- Die europäische Kompetenz im Bereich meeresbezogener Forschung und Wissenschaft und das darin begründete Innovationspotenzial muss durch verbesserte Kooperation der Forschungseinrichtungen untereinander sowie einen verbesserten Wissenstransfer zwischen Forschung, Wirtschaft und Politik gestärkt werden.
- Die Konferenz bittet die Kommission, die Koordination der Europäischen Meeresforschung zu gewährleisten und die Einrichtung einer zentralen Anlaufstelle („European Maritime Research Secretariat“) im Sinne des one-stop-shop zu prüfen. In diesem Zusammenhang sollte der Nutzen einer Kartierung und Datenerfassung der Meeres- und Küstengewässer und -regionen der Mitgliedstaaten und des Meeresbodens für marine Wissenschaften, wirtschaftliche Nutzungen, Rohstofferkundung, ökologischen Schutz und Umsetzung europäischer Regelwerke (insbesondere künftige Meeresstrategie-Richtlinie, Wasser-Rahmen-Richtlinie, Natura 2000) geprüft werden.
- Eine auf Dauer angelegte regelmäßige Überwachung der Meeresumwelt ist unerlässliche Grundlage für den Schutz von Arten und Ökosystemen und zur Unterstützung ökonomischer Entscheidungen. Dazu ist es erforderlich, die operativen ozeanographischen Überwachungssysteme zu erweitern und zu harmonisieren. Die Zusammenführung von Daten aus in-situ-Messungen, Fernerkundungsinformationen und Modelldaten ist zu verbessern; zugleich müssen Messmethoden und numerische Modelle weiter entwickelt werden.
- Die Daten über die Meeresumwelt müssen durch ein einheitliches Datenmanagementsystem zur Verfügung gestellt werden.
- Die Konferenz hält es für wichtig, die Einrichtung einer regelmäßigen interdisziplinären Konferenz zur verstärkten interdisziplinären Vernetzung von Forschung, Wirtschaft und Politik zu prüfen.

Leben an der Küste verbessern

- Küstenregionen und -städte sind geschichtlich, kulturell, ökologisch und landschaftlich hoch attraktive Lebensräume, die ein hohes Identifikationspotenzial für die dort wohnenden, arbeitenden oder Erholung suchenden Bürgerinnen und Bürger aufweisen. Viele Hafenstädte stehen dabei vor der Herausforderung, den

wirtschaftlichen Strukturwandel als Chance positiv zu nutzen, etwa durch modern umgestaltete ehemalige Hafenquartiere, die Anbindung von Hafengebieten an kulturelle und soziale Zentren, die Bewahrung des maritimen Erbes und die Förderung des Tourismus.

- Eine nachhaltig hohe Qualität des Meeres- und Küstentourismus erhöht die Wettbewerbsfähigkeit der Küstenregionen, schafft Arbeitsplätze, gilt als Standortfaktor und kann identitätsstiftend für die jeweilige Region sein. Die Kommission wird gebeten, den regionalen wie überregionalen Austausch von Erfahrungen, „best practice“-Beispielen und Kooperationsmodellen für nachhaltigen Küstentourismus, Stadtentwicklungsprojekte und den Schutz des maritimen Erbes weiter zu fördern.
- Die Küstenregionen sind Schnittstellen konkurrierender Nutzungs- und Schutzinteressen. Raumplanung und Integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM) zu Lande und auf dem Meer müssen nach Maßgabe einheitlicher Grundsätze international abgestimmt und vorrangig lokal und regional durchgeführt werden. Die Konferenz bittet die Kommission, die regionalen und nationalen Akteure bei der Umsetzung der mitgliedstaatlichen IKZM-Strategien zu unterstützen. Aufgrund des steigenden überregionalen Koordinierungsbedarfs sollte zudem der Mehrwert einer europäischen Plattform für einen informellen Informationsaustausch der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der Raumplanung geprüft werden.