

Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V.

Der Vorsitzter



Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 17/3418

25813 Husum
Marktstraße 6
0 48 41 67363
Fax: 04841 67360
landrat@nordfriesland.de

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Der Europaausschuss
Herrn Vorsitzenden
Bernd Voß
Postfach 7121
24171 Kiel

Husum, den 12.1.2012

Stellungnahme zur Europäischen Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender,

ich danke Ihnen für die Gelegenheit, seitens der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste eine Stellungnahme zur Europäischen Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie abzugeben.

Die Richtlinie 2008/56/EG vom 17. Juni 2008 Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL) verlangt von den Küstenländern

- bis 2012 Fertigstellen einer Anfangsbewertung zur Erfassung des aktuellen Umweltzustands der Meeresgewässer
- bis 2012 Beschreibung eines guten Umweltzustands der betreffenden Meeresgewässer
- bis 2012 Festlegung von Umweltzielen und dazugehörigen Indikatoren für Meeresgewässer
- bis 2014 Erstellung und Durchführung eines Überwachungsprogramms für die laufende Bewertung und regelmäßige Aktualisierung der Ziele
- bis spätestens 2015 Erstellung eines Maßnahmenprogramms zur Erreichung oder Aufrechterhaltung des guten Umweltzustands der Meeresgewässer
- bis spätestens 2016 praktische Umsetzung des Maßnahmenprogramms und das Ganze unter intensiver Einbindung der Öffentlichkeit.

Zur Beschreibung des guten Umweltzustands sind relevant

- der Zustand der Biodiversität,
- der Nahrungsnetze,
- des Meeresbodens,
- die kommerziell genutzten Fische und Schalentiere und
- die wesentlichen Belastungen der Meeresgewässer u.a. durch Eutrophierung, Schadstoffe, invasive Arten, hydrografische Veränderungen, Abfälle und Eintrag von Energie (u.a. Lärm).

Allgemeines:

Die Festlegung von Kriterien, die Beschreibung des Umweltzustandes nach den Kriterien und die Bewertung des Zustandes ist eine rein fachwissenschaftliche Arbeit von Hochschul-instituten, deren Aufbereitung für die öffentliche Diskussion dann in den Händen des UBA, von Thünen-Institut und anderen liegen sollte. SDN kann dazu mangels Fachwissen nichts Wesentliches beisteuern.

Die SDN begrüßt, dass man sich trotz der fortgeschrittenen Zeit endlich Gedanken zur Ausfüllung der Rahmenrichtlinie macht. Die europäischen Meere brauchen eine abgestimmte und integrierte Politik, um Fehlentwicklungen zu vermeiden. Die Rahmenrichtlinie zwingt mit vorgegebenen Zeitfenstern und Themen eine übernationalen Meeresschutzpolitik zu schaffen. Dabei darf nach unserer Meinung nicht an den Deichen oder der MTHW-Linie halt gemacht werden. Wegen der starken Beeinflussung von Land erfordert die Meeresschutzpolitik eine darauf abgestellte Küstenschutzpolitik.

Meere und Küstenregionen haben eine hohe Bedeutung für die Umwelt und Wirtschaft. Dies gilt vor allem für die Bereiche Transport, Fischerei, Schiffbau, maritime Forschung und Entwicklung innovativer Technologien sowie nicht zuletzt den Tourismus. Die empfindliche Umwelt der Küsten und der Küstenmeere unterliegt daher erheblichen Zielkonflikten zwischen Schutz der Umwelt mit ihren empfindlichen Ökosystemen und der Wirtschaft und Ressourcennutzung. Ziel aller Planungen und Maßnahmen muss daher der Vorrang des Schutzes der Meeresumwelt sein, die nur eine nachgewiesene Nachhaltigkeit aller Ressourcennutzung erlauben. Alle Maßnahmen in der Küstenzone müssen daher auf der Basis ganzheitlicher und nachhaltiger Ansätze geplant, entschieden und kontrolliert werden. Eine solche Gesamtbetrachtung erfordert die Entwicklung eines adäquaten Instrumentariums im Rahmen eines Küstenzonenmanagements.

Schwerpunkt Meeres- und Küstenforschung:

Eine nachhaltige und umweltgerechte Nutzung der Meere und Küsten sowie die Ausweisung von Schutzgebieten müssen auf abgesichertem Wissen basieren. Maritime Politik muss daher auf einer umfassenden Grundlagen- und Folgenforschung der ökologischen Situation der Meere und Küstenräume beruhen. Nur auf dieser Grundlage können einerseits Meeresschutzgebiete festgelegt, andererseits außerhalb der Schutzgebiete eine nachhaltige und umweltgerechte wirtschaftliche Weiterentwicklung des Küstenraumes vollzogen werden. Meeresschutz darf sich nicht allein in Meeresschutzgebieten abspielen, sondern muss das ganze Meer einschließlich der Küste umfassen. Wir erwarten daher ein klares Bekenntnis zur Förderung der Forschung.

Internationale Verpflichtungen zum Meeresschutz:

Die EU und ihre Einzelstaaten sind Vertragsmitglieder von HELCOM und OSPAR. Ein international einheitlicher Meeresumweltschutz auf Ebene der IMO (Internationale Seeschiff-fahrts-Organisation) hat dabei immer den Vorteil global abgestimmter Maßnahmen. Die Überwachung und Durchsetzung der vereinbarten Maßnahmen erscheint aber bereits auf europäischer Ebene schwierig genug. Die EU muss sich zu allererst für die Behebung von Ratifizierungs- und Vollzugsdefiziten bereits beschlossener Maßnahmen und internationaler Übereinkommen im Bereich des Meeresschutzes konsequent einsetzen.

Die Erhaltung der Ökosysteme und der biologischen Vielfalt der Meeresgebiete dient dem Schutz der natürlichen Ressourcen. Die Nutzungsansprüche des Menschen sind hoch und müssen mit den Interessen des Naturschutzes in Einklang gebracht werden. Ein wichtiges Schutzinstrument ist die Ausweisung von Meeresschutzgebieten, die dort auszuweisen sind,

wo ein besonderes Schutzinteresse wegen der Natürlichkeit, Seltenheit und Bedeutung für das ökologische Gleichgewicht besteht. Die Ausweisung in Gebieten, an denen kein menschliches Nutzungsinteresse besteht, kann kein Maßstab für die Gebietsfestlegung sein. Die Vertragsstaaten der Konvention über die Biologische Vielfalt CBD haben 2004 bereits das Ziel formuliert, bis 2012 ein Netzwerk von Meeres- und Küstenschutzgebieten einzurichten. Auf der Landfläche der Erde sind derzeit etwa 10% unter besonderem Schutz gestellt. Bei den Meeren beträgt dieser Wert weltweit nur etwa 0,5%. Es erscheint wichtig, der Natur auch hier die notwendigen Entwicklungsräume einzuräumen. Europa und Deutschland gehen mit der Ausweisung von Natura 2000-Gebieten und der Ausweisung der Wattengebiete als Nationalparke einen guten Weg. Teilweise ist dieser Schutz jedoch nur formal und wird inhaltlich nicht konsequent umgesetzt.

Klimawandel:

Der Klimawandel wird erhebliche Auswirkungen auf das Meer und seine Ökologie und die angrenzenden Küstenregionen haben. Wesentliche Faktoren werden der Anstieg des Meeresspiegels, die Erwärmung, die Versauerung und die Reduzierung an Speicherkapazität für CO₂ sein. Die Summe dieser Faktoren einschließlich ihrer Wechselwirkungen und Folgen für die Ökologie, die Nutzungsfähigkeit, die Gestaltsveränderung der Küstenlinie und die Schutzmaßnahmen muss intensiv in einem Schwerpunktprojekt erforscht werden, Maßnahmen zu ergreifen, die geeignet sind, die negativen Entwicklungen auszugleichen. Zugleich ist es aber auch eine Forderung des Meeresschutzes und zur Schonung der Energiereserven, alle Anstrengungen zu unternehmen, die CO₂-Emissionen kurzfristig und erheblich zu reduzieren.

Raumordnung für die Küste und das Küstenmeer:

Die Nutzungskonflikte zwischen der maritimen Wirtschaft einschließlich des Tourismus und dem Schutz des Meeres und der Küsten erfordern einen Interessenausgleich bei einem Vorrang der Meeresumwelt. Dieser kann nur durch eine umfassende länderübergreifende Raumordnungsplanung erreicht werden. Die Küstenländer und die Bundesregierung haben derartige Planungen bereits für das Küstenmeer und die AWZ erstellt, ohne dass die Planungen einen ausreichend Verbindlichkeitscharakter haben. In diesem Punkt bedarf es einer nationalen Nachbesserung. Die Raumordnungsplanungen der Nationen müssen aufeinander abgestimmt sein und bedürfen eines Rahmens. Die Abstimmung und Rahmensetzung muss durch eine europäische Raumordnungsplanung für die Küste und das Meer geleistet werden. Nur so kann ein integrierender Ansatz für Schutz und die Nachhaltigkeit der Nutzung gesichert werden.

Bei der Planung ist zu berücksichtigen, dass

- FFH, Vogelschutz- und Meeresschutzgebiete Vorranggebiete sind
- Die Ökosysteme und Küstensicherheit nicht durch die Offshore-Industrialisierung beeinträchtigt werden dürfen
- Die Ökosysteme, die Arten und die Fischerei nicht durch Bodenentnahmen und -deponien oder großflächige Offshoreinstallationen beeinträchtigt werden dürfen
- Die Wasserrahmenrichtlinie stringent auch für die Küsten und Meere einzusetzen ist.

Zur Vermeidung von gravierenden Umweltschäden gehört auch eine Raumordnungsplanung für die Häfen. Allein in Deutschland werden drei Häfen (Wilhelmshaven, Bremerhaven und Hamburg) für Containerschiffe mit 9000 TEU und mehr ausgebaut. Die mit der Vertiefung und Verbreiterung der Fahrrinnen verbundenen Schäden sind in dieser dreifachen Dimension nicht hinnehmbar. Die Vielzahl der Elbevertiefungen bis Hamburg zeigen deutlich die katastrophalen nicht ausgleichbaren Folgen für die Natur der Ästuare mit Auswirkungen auf das Küstenmeer. Daher muss Raumordnungsplanung dem unabweisbaren Bedarf nach

Tiefwasserhäfen einerseits gerecht werden, andererseits verhindern, dass eine Wettbewerbspirale zu einer unverhältnismäßigen Zerstörung der Natur führt.

Fischerei:

Auf eine einfache Formel gebracht kann man sagen: wenn es den Fischen gut geht, geht es auch den Fischern gut und wenn es beiden gut geht, so geht es auch dem Meer gut. Dies ist heute nicht der Fall. Ganze Meeresabschnitte sind leer gefischt. Einzelne Fischarten sind so überfischt, dass dies an die Minimalpopulationen grenzt, beziehungsweise ist die Altersstruktur so gestört, dass die Reproduktion dramatisch absinkt. Treibnetz- und Industriefischerei entnehmen wahllos große Fischbestände und gefährden die Meeressäuger. Fischfarming verseucht lokale Meeresabschnitte mit Harn, Fäkalien und Chemie. Den Boden erodierende Fischerei und Bodenentnahmen und -verklappung hinterlassen ökologische Wüsten. Die Überdüngung der Meere auf dem Luft- und Wasserpfad und nicht zuletzt die der hohe CO₂-Eintrag und die Erwärmung der Meere führen zu Sauerstoffzehrung und Versauerung des Meerwassers.

Diese Fehlentwicklungen müssen umgekehrt werden, um eine nachhaltige Fischerei und eine ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit dem gesunden Nahrungsmittel Fisch für die Zukunft zu sichern. Als Maßnahmen schlagen wir vor:

- Verbot der Treibnetz- und Industriefischerei insbesondere für das Fischfarming
- Festlegung der Fangquoten allein nach wissenschaftlichen Vorgaben
- Intensivierung der Fischereiaufsicht, zur Verhinderung der illegalen Fischerei, vor allem auch bei der Anlandung
- Verbot von Fangmethoden, die den Boden umpflügen und damit die Bodenflora und -fauna zerstören
- Festlegen von ökologisch vertretbaren Rahmenbedingungen für das Fischfarming (Aquakultur) unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der natürliche Aufwuchs in Verbindung mit einem moderaten Abfischen die effektivste und nachhaltigste Fischerei mit dem höchsten Ertrag ist.
- Daher Verbot von Fischfarming, soweit dies zu einer regionalen Anreicherung von Nährstoffen und Chemikalien führt.

Schifffahrt:

Die Schifffahrt ist nach wie vor das umweltverträglichste Transportmittel mit dem geringsten Energiebedarf und damit auch den geringsten CO₂-Emission je Transporteinheit. Daher muss verhindert werden, dass die Meere in einem Umfang mit Offshore-Installationen vollgestellt werden, der die Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs behindert.

Trotz dieser positiven Beurteilung der Schifffahrt nach Umweltgesichtspunkten gehen vom Schiffsverkehr nicht zu vernachlässigende Risiken für die Meeresumwelt, die Luftbelastung in Häfen und viel befahrenen Wasserstraßen und in den für Seeschiffe befahrenen Flüssen aus. Diese Risiken sind:

- Havarien mit Freisetzung von Bunkeröl, Chemikalien und giftigen Gasen bei Bränden
- Unsichere Schiffe (Billigflaggen)
- Schlechte Ausbildung
- Ableiten/Entsorgen von Ladungsresten, Verbrennungsrückständen, Bilgen, Fäkalien
- Emission von Feinstaub, Stick- und Schwefeloxiden
- Einbringen fremder Pflanzen- und Tierarten über das Ballastwasser

Den Risiken ist in der Regel nur durch supraeuropäische Regeln (IMO) zu begegnen. Zunächst sollte Europa daher darauf drängen, dass alle europäischen Länder die IMO-

Übereinkommen ratifizieren und konsequent anwenden. Gleichwohl ist bekannt, dass der Weg supraeuropäischer Regelungen lange und oft zu lange dauert. Daher sind rechtlich zulässige europäische Maßnahmen und Standards umzusetzen.

Das international zukünftig vorgeschriebene Ballastwassermanagement soll die Einbringung nicht heimischer Arten durch die Einleitung des Ballastwassers der Schiffe vermeiden.

Die größte Umweltgefährdung der Schifffahrt geht von potenziellen Havarien aus. Deshalb kommen der Schiffssicherheit, der Sicherheit des Schiffsverkehrs und dem Küstenschutz überragende Bedeutung zu. Bereits eine große Schiffshavarie mit großen Mengen freigesetzten Öls oder anderen Schadstoffen in der Deutschen Bucht oder der Ostsee wäre eine zuviel. Die Folgeschäden für die Umwelt, die Küstenbewohner, die Wirtschaft und den Tourismus wären unabsehbar. Deshalb ist es erfreulich, dass vielfältige internationale und nationale Bemühungen in den letzten 20 Jahren zu einem kontinuierlichen Rückgang von Schiffsverlusten und -unfällen geführt haben. Diesen Weg gilt es konsequent weiter zu gehen, damit die auch heute noch jährlich durchschnittlich 300 größeren Schiffsunfälle weltweit weiter reduziert werden.

Hauptursache für Schiffsunfälle ist der Mensch. Menschliches Fehlverhalten (an Bord und beim Landpersonal) spielt in rund 80 Prozent aller Seeunfälle eine Rolle. Die Ursachen menschlichen Fehlverhaltens liegen überwiegend in mangelnder Qualifikation und/oder Überforderung, Arbeitsverdichtung und durch den ISPS-Code bedingte Einschränkungen beim Landgang machen den seemännischen Beruf zudem unattraktiv. Umso wichtiger ist es, dass es mit dem ILO-Seerechtsübereinkommen gelungen ist, nahezu einstimmig höhere internationale Standards bei den sozialen Rechten von Seeleuten zu verabschieden. Auch die Bemühungen um bessere Standards der Ausbildung von Seeleuten im Rahmen des STCW-Abkommens können nicht hoch genug bewertet werden. Etwa die Hälfte der Welt-handelsflotte fährt unter so genannten „Billigflaggen“. Nicht alle, aber doch viele dieser „Billigflaggen“ kommen ihren Pflichten nur unzureichend nach. Immer wieder sorgen ein schlechter Wartungs- und Überwachungszustand für Maschinen- und Ruderausfälle, die wiederum die häufigsten Ursachen für technisch bedingte Schiffsunfälle darstellen. Hinzu kommt die Verwendung von zu dünnem Schiffbaustahl, Rost und Materialermüdung.

Die Maßnahmen der EU-Kommission in den so genannten Erika I, Erika II und Erika III Paketen haben innerhalb Europas zu einer deutlichen Verbesserung der Hafenstaatkontrollen und der Kontrolle der Klassifikationsgesellschaften geführt. Die Überwachungs-, Kontroll- und Informationssysteme für den Seeverkehr wurden ebenfalls verbessert. Der Erfolg dieser Maßnahmen, auch im Hinblick auf die Auswirkungen der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen maritimen Wirtschaft muss immer wieder überprüft werden. Alle geplanten Einzelregelungen bedeuten jeweils ein Stück mehr Sicherheit, jedoch verdichten sie das ohnehin schon heute kaum zu überblickende Regelungswerk.

Das effektivste Vermeidungspotential von Schiffshavarien (Kollisionen, Brandbekämpfung, Ausfall von Maschine und Ruder) sowie die Vermeidung von Emissionen und illegaler Abfallbeseitigung ist die exzellente Ausbildung der Schiffsbesatzung. Hierauf kann Europa Einfluss nehmen, indem

- die Rahmenbedingungen für unter europäischer Flagge fahrender Schiffe deutlich verbessert werden,
- einheitliche hohe Ausbildungsstandards festgelegt werden
- die soziale Stellung der Seemannschaft für Europäer attraktiver gemacht wird
- die Hafenstaatenkontrolle verbessert wird.

Zur Havarievermeidung gehören auch eine lückenlose Schiffsüberwachung und in viel befahrenen Seegebieten die verbindliche Schiffslenkung. Aus dem Luftverkehr auf den Seeverkehr übertragbare Standards sollten in die Verkehrsüberwachung und das Seelotsensystem übernommen werden. Das Lotswesen leistet einen entscheidenden Beitrag zur Sicherheit des Seeverkehrswesens und damit zum Schutz der Meere. Deshalb ist hier ganz besonders auf eine hohe Qualität der Ausbildung und ausreichenden Nachwuchs zu achten. Wo nötig, sollte deshalb die öffentliche Hand bestehende Bemühungen zur Sicherung des qualifizierten Nachwuchses entsprechend unterstützen.

Zur Havarievermeidung gehört ebenfalls die Klassifizierung nach einem hohen einheitlichen Standard, insbesondere aber die Kontrolle der Klassifizierungsgesellschaften und die Haftungsverpflichtung der Gesellschaften bei unsachgemäßer Klassifizierung.

Um die Umsetzung von Qualitätsstandards (z.B. Doppelhülle, Reduzierung Emissionen wie Kohlendioxid, Stickoxide, Feinstaub und Schwefel) zu beschleunigen, sollten Schiffe, die diese Standards nicht einhalten einheitlich in Europa mit steuernd wirkenden Aufschlägen auf die Hafengebühren belegt werden. Für den Ausbau und die Wartung von Doppelhüllenschiffen für den Transport aller gefährlichen Stoffe sind weitere supraeuropäische Regeln zu schaffen. Aufgrund mangelnder Sorgfalt und aus Zeitgründen bei der Verlaschung von Containern in den Häfen werden weltweit zu viele Container über Bord gespült. Das kann zu gefährlichen Situationen führen. Zugleich müssen neue technische Möglichkeiten erforscht und angewandt werden (z.B. Verbesserung der Treibstoffqualität, bessere Filtertechnik, Sky-Sails, landseitige Energieversorgung (Gas) der Schiffe während der Liegezeiten in den Häfen). In diesem Zusammenhang ist die Integration des Schiffsverkehrs in den CO₂-Emissionshandel gemäß Kyoto-Protokoll umzusetzen.

Das Problem der Entsorgung von Bilgen, Verbrennungsrückständen und Abfällen scheint zwar rechtlich gelöst zu sein. Dennoch gehen auch in den Sondergebieten noch zu viele derartige Stoffe außenbords. Dies verlangt neben der Beaufschlagung der Hafengebühren nach einer noch intensiveren Kontrolle der Schiffe in den Häfen.

Eine besondere Bedeutung der umweltgefährdenden Havarievermeidung und insbesondere -bekämpfung liegt im Aufbau einer monokratisch organisierten nationalen Küstenwache, in der alle mit der Seesicherheit, der Seeüberwachung, Havarievermeidung und Havariebekämpfung sowie der Bekämpfung terroristischer Anschläge befassten Kräfte unter einem Kommando zusammen gefasst werden. Auf deutscher Seite wurden mit dem Havariekommando und dem Maritimen Lagezentrum wichtige Schritte zu einer Küstenwache unternommen. Das Festhalten an föderalen Strukturen im Bereich Verkehrssicherheit und Gefahrenabwehr auf den Meeren, Seeschiffahrtsstraßen und Seehäfen ist jedoch kontraproduktiv. Deutschland ist noch meilenweit von einer effektiven Küstenwache entfernt, da weder die Einheiten des Bundes noch die der Länder zu einer zentralen Einheit zusammengefasst sind.

Die Gründung der EMSA (Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs) ist ein sinnvoller Schritt, um die Arbeit der Mitgliedsstaaten in diesem Bereich zu koordinieren und zu unterstützen. Europa sollte nicht den Fehler begehen Parallelstrukturen zu den nationalen Küstenwachen aufzubauen. Vielmehr sollte Europa darauf drängen, dass die Nationen eigene Küstenwachen mit gleicher Struktur aufbauen, so dass die nationalen Küstenwachen zu einem späteren Zeitpunkt ohne Reibungsverluste in eine Europäische Küstenwache integriert werden können.

Die letzten großen Unfälle mit Seeschiffen insbesondere die Havarie der „Braer“, „Sea Empress“, „Pallas“ und die Beinahe-Havarie der „Lucky Fortune“ in den europäischen Meeren haben gezeigt, dass an zentraler Stelle des vorsorgenden Maßnahmenbündels die Bereitstellung rechtzeitiger und ausreichender Schleppkapazität steht. Nur der rechtzeitige Einsatz von ausreichend leistungsfähiger Schleppkapazität kann verhindern, dass Havaristen in sensible Gebiet verdriften und dort große Schäden anrichten. Versicherungen können bisher das ganze Schadensmaß nicht abdecken, so dass bei einem Unfall die Natur, die Anwohner und der europäische Steuerzahler für die Lasten und Kosten aufkommen müssen.

Daher haben auch einige Nord- und Ostsee-Meeresanrainerstaaten Schleppkapazitäten bereitgestellt, um rechtzeitig einzugreifen. Insbesondere Frankreich hat mit dem Bau von hervorragenden Schleppereinheiten verdeutlicht, wie wichtig ausreichende Schleppkapazität z.B. angesichts der immer größer werdenden Containerschiffe ist. Deutschland hat mit der Indienststellung der „Nordic“ einen wichtigen Schritt zum Schutz der Nordsee unternommen. Allerdings reiht dieser Schritt nicht aus. Neben der Überarbeitung des Sicherheitskonzeptes und der Aufstellung eines Notfallmanagementplanes ist die weitere Bereitstellung eines Notschleppers für das Seegebiet vor den Nordfriesischen Inseln und der Dänischen Küste unabdingbar.

Deutschland und den Niederlande haben eine Vereinbarung über eine gegenseitige Hilfeleistung auf dem Gebiet der Notschleppkapazität vor ihren Küsten getroffen. Die Länder sind überzeugt davon, dass eine gegenseitige Hilfeleistung durch nicht benötigte Notschleppkapazität der einen Seite die Wirksamkeit der Notschleppkapazität der anderen Seite erhöht und die Gefahren für die Meeresumwelt und die Schiffsicherheit verringert. Die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste SDN empfiehlt daher in einem ersten Schritt für alle Nordseeanrainerstaaten ähnliche Abkommen zu schließen, um dann mittelfristig die gewonnenen Erfahrungen in den anderen EU-Mitgliedsstaaten umzusetzen.

In den letzten zehn Jahren wurden viele Regeln zur Vermeidung von Umweltschäden durch den Schiffsverkehr aufgestellt. Dennoch finden direkte Verunreinigungen der Meere durch illegale Einleitungen von Öl und Chemikalien, Bilgen und Abfällen statt. Daher ist die Überwachung und Verfolgung von Verstößen zu verbessern und die Reduzierung der Schiffsabfälle sicherzustellen.

Industrialisierung der Meere:

Die Energieversorgung Europas und die Bemühungen sich von Energieimporten frei zu machen, führen zu einer zunehmenden Industrialisierung der europäischen Meere. Insbesondere geht es um die Gewinnung von Öl, Gas, Energie aus Wind und als Zukunftsvision die Methangewinnung aus Methanhydrat aus den Ozeanen. Daneben werden Sand und Kies gewonnen. Pläne für die Gewinnung weiterer Rohstoffe werden vorangetrieben. Die Industrialisierung der Meere ist ein erheblicher Eingriff in die Meeresumwelt, der einer genauen Bewertung hinsichtlich der Auswirkungen auf die Ökosysteme unterzogen werden muss.

Bereits vor der Planung von Einzelvorhaben muss, wie oben ausgeführt, durch Raumordnungsplanung ein Ausgleich der unterschiedlichen Interessen vorgenommen werden. In der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) bestehen bereits Raumordnungspläne, die leider noch unverbindlich sind und mehr oder weniger Ist-Zustände beschreiben. Wie bereits oben ausgeführt, müssen Struktur und Inhalt dieser Pläne vereinheitlicht und in eine europäische Rahmenplanung eingepasst werden. Diese Planungen müssen auch die Entwicklung des Tourismus und des Lebens und Arbeitens im Küstenbereich allgemein berücksichtigen.

Für das einzelne Vorhaben sind Umweltverträglichkeitsprüfungen notwendig, die darlegen, mit welchen Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter zu rechnen ist und wie diese zu

bewerten sind. Hierzu gehört auch die Beurteilung des sicheren Betriebes der Installationen, wie Unfälle vermieden und eingetretene Unfälle beherrscht werden können.

Belastungen des Meeres von Land:

Die Definition von Zielen und Maßnahmen der Meerpolitik darf nicht an der Grenze vom Meer zum Land halt machen. 80% der Meeresverschmutzungen gehen auf Quellen an Land zurück. Der Meeresschutz und die Meerpolitik müssen weit im Inneren der Europäischen Union beginnen. Die Umsetzung der EU-Wasserrahmenrichtlinie beispielsweise und die Herstellung eines guten Zustands der europäischen Binnen- und Küstengewässer bis zum Jahr 2015 sind Voraussetzung für einen nachhaltigen Meeresschutz. Die meisten Schadstoffe erreichen die Meere über die Flüsse, das Grundwasser und die Luft. Der Eintrag von Schadstoffen und Nährstoffen durch die Landwirtschaft ist von großer Bedeutung. Die Flüsse transportieren große Mengen von Stickstoff, Phosphat und Pflanzenschutzmittel von den landwirtschaftlich genutzten Flächen in die See. Der Einsatz von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln muss weiter reduziert werden. Aber auch die entwässerten und oxidierenden Niedermoore tragen zur Meeresbelastung bei. Ihre Renaturierung muss ein wichtiges Anliegen des Meeres- und Klimaschutzes werden. Stickstoff- und Mineralöleinträge in die Meere entstammen aber nicht allein der Landwirtschaft, sondern sind auch Emissionen des See- und Landverkehrs. Insbesondere die Landverkehre bergen große Potentiale der Reduzierung.

Mit freundlichen Grüßen



Dieter Harrsen
Vorsitzer



Rudolf-Eugen Kelch
Mitglied des Vorstandes