

Deutscher Bundestag ■ Wissenschaftliche Dienste

Grünbuch zur künftigen Meerespolitik der EU

Mit dem im Juli vorgelegten umfangreichen Grünbuch leitet die Kommission einen umfassenden Konsultationsprozess zur Meerespolitik ein. Das Meer als Wirtschaftsfaktor, als Energiequelle, als Verkehrsraum, als wichtiger Klimafaktor, Lebensraum und Quelle einer „europäischen maritimen Identität“ gibt Anlass zu allerlei Fragestellungen. Bis zum Sommer 2007 sind Bürger, NROen, Mitgliedstaaten und alle Interessierten dazu aufgerufen, Stellungnahmen zur komplexen Thematik abzugeben. Parallel dazu wird der Entwurf der Meeresstrategie-Richtlinie beraten.

Die Kommission regt mit dem Grünbuch einen **integrativen Ansatz der Meerespolitik** an und will über einen Ausgleich konkurrierender Interessen hinaus zum Wirtschaftsfaktor, Ökosystem, Rohstofflager und Verkehrsraum Meer einschließlich der Küstengebiete sektorübergreifende Entscheidungsprozesse einleiten. Die bisherige getrennte Entwicklung der Politiken etwa in den Bereichen Seeverkehr, Offshore-Konzepte, Fischerei und Meeresumwelt habe die Wechselwirkungen nicht hinreichend berücksichtigt. Verankert sei das Konzept in der Lissabon-Strategie (Wachstum, bessere Beschäftigungsmöglichkeiten, Sicherung hochwertiger Arbeitsplätze, Angebot an hochwertigen Produkten und Dienstleistungen) und zum anderen geprägt durch einen ökosystematischen Ansatz mit dem Ziel des Erhalts der Ressourcen.

Demgemäß lautet auch die erste der gestellten Fragen, ob die EU eine integrierte Meerespolitik brauche und welchen Mehrwert eine solche gegenüber nationalen und/oder regionalen Maßnahmen sie haben könnte. Auf 3 – 5 % beziffert die Kommission den Beitrag maritimer Industrie- und Dienstleistungen zum europäischen BIP, den Wert der Rohstoffe nicht eingerechnet. Die EU sei in bestimmten Sparten wie der Schiffbau-technik, regenerativer Offshore-Energie weltweit führend und müsse die Wachstumspotenziale in Sektoren wie der Kreuzschiffahrt, Hafenwirtschaft und Unterwasser-Telekommunikation ausschöpfen. Zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit insbesondere der KMU regt die Kommission an, Programme wie LeaderSHIP 2005 einzusetzen und aussagekräftiges Datenmaterial bereit zu stellen. Für FuE-Mittel in der Informations- und Kommunikationstechnologie misst die Kommission in ihren strategischen Zielen der Meeresforschung herausgehobenen Stellenwert

zu. Neben Mitteln aus dem 7. Forschungsrahmenprogramm seien Ansätze in den Programmen ERA-NET zur europaweiten Koordination einzelstaatlicher Programme erkennbar. Sinnvoll sei eine **gemeinsame Strategie für die Meeresforschung** um die Finanzierungsquellen optimal zu nutzen. Deshalb fragt die Kommission u.a. nach dem Nutzen der Einrichtung eines **europäischen Meeresforschungsnetzwerks** und regt an, dass die Mitgliedstaaten in ihre Durchführungspläne zum Aktionsplan Umwelttechnologie (ETAP) ein Kapitel Meerestechnologie und Innovation aufnehmen.

Dem **Meer als Energiequelle** kommt besondere Bedeutung zu: bis 2010 – so die Prognose der Kommission – könnten 70 000 MW durch Windkraft erzeugt werden (14 000 davon durch Offshore-Anlagen), Gezeitenstromturbinen, Wellenkraftwerke und die Offshore-Ölreserven seien weitere Energiequellen, ebenso Methanhydrat und gleichzeitig ein konfliktträchtiger Bereich, der sorgfältige Raumplanung und noch gründliche Erforschung erfordere. Neben innovativen Technologien sei auch die Energieeffizienz in der Schifffahrt zu verbessern.

Die **Innovationsfähigkeit der maritimen Wirtschaft** könne durch Förderung von Forschungsprogrammen, wie etwa solche zur Entwicklung der sog. „blauen Biotechnologie“, unterstützt werden. Einheitliche Wettbewerbsbedingungen und ein adäquates Regulierungssystem dienen der Wettbewerbsfähigkeit, um auf dem internationalen Markt effizient agieren und dem zunehmenden Wettbewerbsdruck, insbesondere aus Asien, Stand halten zu können. Da langfristige Wettbewerbsfähigkeit, Lebensqualität und anhaltendes Wirtschaftswachstum den Erhalt der Res-

sourcesbasis voraussetzen, solle z.B. die Entwicklung geeigneter Technologien zur Behandlung von abgeleitetem Ballastwasser, das das ökologische Gleichgewicht der Meere in erheblicher Weise stört, gefördert werden. Auch bei den „**Human Resources**“ müsse dafür gesorgt werden, maritime Berufe attraktiv zu gestalten und ausreichend kompetente Fachkräfte auszubilden.

Das sog. Cluster-Konzept sieht hierzu die Schaffung eines Netzwerkes von Akteuren der maritimen Wirtschaft vor.

Auch der Problematik der sozialen Folgen des **Ausflaggens von Schiffen** nimmt sich das Grünbuch an. Noch für 2006 kündigt die Kommission im Zuge der Umsetzung des konsolidierten Übereinkommens über Arbeitsbedingungen im Seeverkehr, das die ILO im Februar 2006 angenommen hat, eine Mitteilung über Mindestarbeitsnormen im Seeverkehr an. So solle z.B. die Hafenstaatskontrolle auf die Einhaltung der Arbeitsnormen an Bord aller Schiffe, die europäische Häfen anlaufen, ausgedehnt werden. Die Frage also lautet, wie bei Einbindung der Sozialpartner bessere Arbeitsbedingungen, mehr Sicherheit und höhere Löhne in Einklang zu bringen sind mit dem Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit. Die Kommission schlägt zur Verbesserung des Rechtsrahmens weiter vor, dass sich Mitgliedstaaten und EU gemeinsam für die Verbesserung des Standards aller Flaggenstaaten einsetzen und dass mittels neuer Instrumente und z.B. unter Einsatz des Satellitennavigationssystems GALILEO die Einhaltung internationaler Vorschriften auf hoher See und die Kontrollen in den Häfen streng überwacht werden.

Schätzungsweise knapp die Hälfte der europäischen Bevölkerung lebt in mittelbarer oder unmittelbarer Küstennähe. Neben dem Schutz der Ozeane stelle sich dort auch das Problem des **Schutzes der Küstenregionen**. Den Planungsorgane, die am wirtschaftlichen Aufbau der Küstengebiete mitarbeiten, mangle es an präzisiertem Datenmaterial etwa zum Risikomanagement. Verstärkte Koordinierung und die Förderung bewährter Praktiken etwa bei Risikominderungskonzepten und Plänen zum Küstenschutz seien sinnvoll. Auch eine verbesserte zivil-militärische Zusammenarbeit bei der Katastrophenhilfe sei zu erwägen. Die Kommission verweist in diesem Zusammenhang auf die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs, die Mitgliedstaaten bei Verschmutzungen infolge von Unfällen unterstützen soll und die vorgeschlagene Regelung zu Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot.

Ein anderer Aspekt ist die steigende Attraktivität der Küstenregionen, die Ansprüche an Lebensqualität und die Auswirkungen auf die Regionen. Umwelt- und sozioökonomische Statistiken als Grundlage sinnvoller Planungen (Verkehrsinfrastruktur, Leistungen der Daseinsvorsorge) fehl-

ten. Die Kommission weist darauf hin, dass sie an der europäischen Agenda 21 für die Nachhaltigkeit des Fremdenverkehrs arbeite und damit die Bemühungen zur Förderung der Küstengebiete und Inseln voranbringen will.

Ganz im Sinne des integrativen Ansatzes betont die Kommission für **die Nahtstelle zwischen Land und Meer** die Bedeutung **integrierten Küstenmanagements**. Küstenschutz, maritime Sicherheitskonzepte, Ausbau von Hafenskapazitäten (praktisch der gesamte Außenhandel der EU erfolgt über die Seehäfen der 20 Küstenmitgliedstaaten), Entwicklung maritimer Spitzenzentren (in Schleswig-Holstein wurde 2005 ein sog. maritimes Cluster gebildet), Anbindung an die Europäischen Verkehrsnetze sind nur einige der wichtigen Bereiche.

Die Kommission sieht einen Schlüssel für die Entwicklung integrierter Konzepte in der Erfassung und Bereitstellung ausreichenden Datenmaterials. So könnte etwa die Meeresbeobachtung im Rahmen der Initiative „Globale Überwachung von Umwelt und Sicherheit“ Priorität behandelt werden, ein **europäisches Programm für eine Kartierung der Küstengewässer** sei zu erwägen. Zur Analyse der Ökosysteme sei zudem eine **Kartierung des Meeresbodens** notwendig. Später könnte als Raumplanungsinstrument ein Atlas der Küstengewässer die Daten vereinen. Echtzeitinformationen über Schiffsbewegungen, Austausch von schutz- und sicherheitsrelevanten Informationen (SafeSeaNet) und verbesserte Koordinierung der Überwachungszentren (die Kommission erwartet schon 2006 eine Verbesserung durch Einrichtung der Europäischen Fischereiaufsicht in Vigo), Nutzung satellitengestützter Systeme zur Fernidentifizierung und -verfolgung von Schiffen (in Kombination mit Daten aus weltraumgestützten Erdbeobachtungssystemen) seien förderlich. Kohärente Planungssysteme für den Land- und Seebereich sollten unnötige Doppelplanungen vermeiden. Unterstützung der Küstenregionen aus EFRE und ESF könnten zu einem günstigen Investitionsklima beitragen, der neue Fischereifonds könnte auch sog. grünen Tourismus unterstützen. Schließlich müsse bei der Anpassung der Finanzierungsinstrumente an die neuen Ziele der Meerespolitik auch berücksichtigt werden, dass auch Kosten für die Bekämpfung illegaler Einwanderungen als Belastungen eingerechnet werden.

Die Kommission verweist auf den Nutzen einer grenz- und sektorüberschreitenden Zusammenarbeit etwa bei der Verwaltung der Hoheitsgewässer und der Ausschließlichen Wirtschaftszone, die auch zu beträchtlichen Einsparungen führen könne (etwa durch gemeinsame Anschaffung von Anlagen). Da derzeit die Belastungen hinsichtlich Grenzkontrollen und Zugang zum Binnenmarkt für bestimmte Mitglieder (Mittel-

meerraum) höher seien als für andere, könne es nützlich sein, die Mittel für die Kontrolltätigkeiten zu überprüfen.

Nicht zu unterschätzen sind auch die **außenpolitischen Komponenten der Meerespolitik**.

So sei eine weitgehende Anwendung der Antidumpingbestimmungen der WTO wichtig (die Verhandlungen über den Seeverkehr, darauf weist die Kommission ausdrücklich hin, seien nach der Uruguay-Runde ausgesetzt worden). Schließlich unterliegen die europäischen Werften den Bestimmungen des EG-Vertrages über staatliche Beihilfen.

Mehr Gemeinschaft und eine stärkere Stellung der EG als Vertragspartei der im Rahmen der Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (**UNCLOS**) seien wünschenswert. Eine schrittweise Stärkung der EU könne die Aussichten auf Förderung eines breiten Konsenses erhöhen und zu mehr Einfluss bei der Umsetzung der Vereinbarungen in den Unterorganisationen der Vereinten Nationen führen. Im Kontext der gemeinschaftlichen Zuständigkeiten müsse auch die Mitgliedschaft der EG in der Internationalen Schifffahrtsorganisation IMO überprüft werden. Im internationalen Kontext spricht das Grünbuch zahlreiche Einzelprobleme an: so schränkten die UNCLOS-Bestimmungen über Ausschließliche Wirtschaftszonen und internationale Meerengen die Küstenmitgliedstaaten ein bei der Anwendung von Rechtsvorschriften zur Durchfahrt, der Zusammenhang zwischen den UNCLOS-Übereinkommen und dem Übereinkommen über die biologische Vielfalt sei zu klären, die EU müsse sich äußern zu einem internationalen rechtlichen Rahmen zur Nutzung genetischer Ressourcen in der Tiefsee.

Die Kommission weist darauf hin, dass die **Abwrackung von Schiffen** derzeit „unter erbärmlichen Umständen“ erfolge einhergehend mit der Verschmutzung von Boden und Gewässern. Eine künftige Meerespolitik solle daher Initiativen für die Einführung von Mindestnormen für die Wiederverwertung von Schiffen unterstützen und umweltverträgliche Wiederverwertungsanlagen fördern.

Die Kommission macht darauf aufmerksam, dass mehrere EU-Mitgliedstaaten Abkommen mit Drittstaaten geschlossen hätten über die Aufbringung von Schiffen. Dabei sei es wünschens-

wert aus Sicht der Kommission, dass ein koordiniertes Konzept beschlossen werde mit einer Arbeitsteilung zwischen den Mitgliedstaaten einschließlich der Marinen – ein, wie die Kommission einräumt, delikates Thema, soweit eine „echte Verbindung“ in Frage stehe.

Im Kampf gegen illegalen, unregulierten und nicht gemeldeten Frischfang will die Kommission durch die Finanzierung von Maßnahmen im Rahmen des Fischereiabkommens und des Abkommens von Cotonou Entwicklungsländer weiter unterstützen. Sie schlägt im Grünbuch vor, innerhalb der Gemeinschaftsagentur für die Kontrolle der Fischerei ein Kontroll- und Überwachungsnetz einzurichten.

Am Ende des Grünbuches weist die Kommission auf die geografischen Realitäten und ökologischen Merkmale der europäischen Küstengewässer in Ostsee, Mittelmeer, Atlantik, Nordsee oder im Schwarzen Meer (nach dem Beitritt Rumäniens und Bulgariens) hin. Während etwa der Atlantik eine große Biodiversität in der Tiefe aufweise (auch Kaltwasserkorallenriffe) und ein großes Wellenergiepotenzial biete, sei das Mittelmeer Teil der großen Seestraßen, die Europa mit Ost- und Südasiens verbinden, durch die Ostsee werde russisches Erdgas und Erdöl geleitet und der Ärmelkanal sei als die wichtigste Seeverkehrsstraße der Welt von besonderer strategischer Bedeutung. Die Unterschiede bedingten eine regionale Planung und Durchführung. Da die EU etwa das Mittelmeer und die Ostsee mit anderen Anrainern teile, seien auch deren maritime und wirtschaftliche Interessen zu berücksichtigen. Zum Einsatz kämen die Instrumente der Nachbarschaftspolitik, aber auch der EU-Entwicklungspolitik.

Die Kommission hat mit Vorlage des Grünbuches ein umfangreiches **Konsultationsverfahren** eingeleitet, in dem die Beteiligten bis zum 30. Juni 2007 Stellung nehmen sollen.

Erste Stellungnahmen liegen bereits vor und können auf der Seite der Kommission eingesehen werden:

http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_en.html

Quellen:

- Europäische Kommission, Grünbuch „Die künftige Meerespolitik der EU: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere“ vom 7. Juni 2006, KOM(2006) 275 endgültig.

Heike Baddenhausen; Carolin Klein, Fachbereich WD 11 – Europa, Tel.: (030) 227-33614, E-mail: vorzimmer.wd11@bundestag.de