

EMK1 Für eine nachhaltige europäische Meerespolitik

Gremium: Landesvorstand
Beschlussdatum: 20.03.2019
Tagesordnungspunkt: 4. Europäische Meeres- und Küstenpolitik

Für eine nachhaltige europäische Meerespolitik

1 Ohne gesunde Weltmeere kann die Menschheit nicht überleben: Sie regulieren das
2 Klima, tragen wesentlich zu unserer Nahrungsmittelversorgung bei und sie haben
3 eine herausragende ökologische Bedeutung. In den Meeren wird etwa die Hälfte
4 unseres Sauerstoffs erzeugt und rund ein Viertel unserer CO₂-Emissionen
5 absorbiert. Die Meere und Küsten verfügen zudem über eine reiche, empfindliche
6 und größtenteils noch unerforschte biologische Vielfalt. Als Küstenland liegt
7 uns in Niedersachsen der Meeresschutz besonders am Herzen.

8 Entsprechend der herausragenden multinationalen Bedeutung der Meere wurde
9 bereits 1948 die Gründung der International Maritime Organization (IMO) als
10 Sonderorganisation der Vereinten Nationen beschlossen, die bis heute alle
11 wesentlichen nicht-wirtschaftlichen Belange der Seeschifffahrt regelt. Mit dem
12 Ziel, bis 2020 einen guten Zustand der Meeresumwelt zu erhalten oder
13 wiederherzustellen, ist seit 2008 die Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie der EU in
14 Kraft. Die Meeresanrainerstaaten sind verpflichtet, dieses Ziel in nationalen
15 Meeresschutzstrategien umzusetzen.

Zustand der Nordsee

16 Wie die von der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Nord- und Ostsee (BLANO) im
17 vergangenen Jahr vorgelegte Bewertung des Zustandes der Nordsee zeigt, ist
18 Deutschland auch bei der Umsetzung der Meeresstrategie-Richtlinie – wie bei
19 vielen anderen europäischen Umweltzielen – meilenweit vom vereinbarten Ziel
20 entfernt: Vor allem aufgrund der Schleppnetzfisherei ist der Meeresboden der
21 deutschen Nordsee an keiner einzigen Stelle in einem guten Zustand. Von 19 in
22 der Nordsee gefangenen Fisch- und Schalentierarten weisen lediglich etwa ein
23 Drittel gute Bestände auf; bei den anderen Arten ist die Bestandssituation
24 entweder unzureichend oder es ist aufgrund von Datenlücken aktuell keine
25 Bewertung möglich. Hohe Nährstoffeinträge aus der Luft und vor allem über die
26 Flüsse verursachen Algenblüten – sogenannte schwarze Flecken im Wattenmeer–,
27 verändern die Zusammensetzung des Planktons und trüben das Wasser. Diese
28 Eutrophierung der Nordsee, also die unerwünschte Nährstoffanreicherung in
29 Gewässern, sowie die Anreicherung von Schadstoffen wie Quecksilber und Blei
30 führen dazu, dass auch der Wasserkörper der Nordsee weit vom Ziel eines guten
31 Zustandes entfernt ist.
32

33 Auch Plastikmüll ist in der Nordsee ein zunehmendes Problem: So haben etwa 93
34 Prozent der untersuchten Eissturmvögel Plastikteile im Magen. Die Tiere können
35 diese Teile weder verdauen noch ausscheiden und verhungern so qualvoll bei
36 vollem Magen. Nicht nur für Vögel ist die Plastikflut ein wachsendes Problem:
37 Vor allem Mikroplastik wird von Meerestieren aufgenommen, im Organismus
38 angereichert und gelangt auf diese Weise auch in die menschliche Nahrung. Um das

39 Ziel der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie zu erreichen, muss daher auf
40 europäischer wie nationaler Ebene in vielen Bereichen massiv umgesteuert werden.
41 Die sehr differenzierten Nutzungsansprüche und die vielschichtigen Ursachen der
42 Problemlängen der Ozeane und insbesondere unserer Nordsee machen es
43 erforderlich, für eine nachhaltige Meerespolitik ganz unterschiedliche
44 Politikbereiche in den Blick zu nehmen.

45 **Das Wattenmeer wirksam schützen**

46 Das Wattenmeer ist mit rund 11.500 Quadratkilometern Europas größtes
47 Feuchtgebiet und die größte zusammenhängende Wattlandschaft der Welt: Bis zu
48 zehn Millionen Vögel halten sich hier gleichzeitig auf, tausende Seehunde
49 bevölkern die Sandbänke und viele Fischarten haben hier ihre Kinderstube. Der
50 500 Kilometer lange Küstenbereich zwischen Den Helder in den Niederlanden,
51 entlang der deutschen Nordseeküste bis zum dänischen Esbjerg wurde 2009 von der
52 UNESCO wegen seiner herausragenden ökologischen Bedeutung als Weltnaturerbe
53 gekürt. Der deutsche und der dänische Teil sind als Nationalpark geschützt, in
54 den Niederlanden wurden staatliche Naturdenkmale ausgewiesen. Die Niederlande,
55 Dänemark und Deutschland arbeiten seit rund 40 Jahren in der Trilateralen
56 Wattenmeerzusammenarbeit gemeinsam am Schutz dieses herausragenden Lebensraums.
57 Die bisherige Bilanz des Naturschutzes im Wattenmeer ist jedoch bestenfalls
58 durchwachsen: Während sich die Bestände von Seehunden und Schweinswalen positiv
59 entwickelt haben, gehen die Bestände zahlreicher Brut- und Rastvogelarten zum
60 Teil deutlich zurück. Die Fischerei ist weiterhin wenig naturverträglich und vor
61 allem im Bereich der Flussmündungen führen die aufgrund ständiger
62 Flussvertiefungen immer größer werdenden Umschichtungen von Sand und Schlick zu
63 massiven Umweltproblemen. Die größte Bedrohung stellt jedoch der Klimawandel und
64 der damit einhergehende Anstieg des Meeresspiegels dar.

65 Um den Schutz dieses einzigartigen Lebensraumes zu verbessern, fordern wir:

- 66 • auf weitere Vertiefungen von Elbe, Weser und Ems zu verzichten (siehe
67 unten) und die Flüsse durchlässig zu gestalten, damit Fische zwischen dem
68 Wattenmeer und ihren flussaufwärts gelegenen Lebensräumen hin- und
69 herwandern können.
- 70 • zwischen den drei Staaten der Trilateralen Wattenmeerzusammenarbeit eine
71 koordinierte Strategie zum Sedimentmanagement zu entwickeln, um die
72 Beeinträchtigungen der Unterwasserwelt des Wattenmeeres durch Baggerungen
73 und Verklappungen von Sand und Schlick wirksam zu begrenzen.
- 74 • zur Sicherung des Bruterfolgs von Vögeln das Einschleppen von Prädatoren
75 auf den Inseln zu verhindern und den Verlust ehemals sandiger Lebensräume
76 zu stoppen und umzukehren. Prädatoren oder auch Beutegreifer sind
77 Tierarten, die ihre Beute töten.
- 78 • die Schadstoffeinträge in das Wattenmeer deutlich zu verringern (siehe
79 unten)
- 80 • den Naturschutz bei touristischen Aktivitäten mit erheblichen Auswirkungen
81 auf die Natur stärker zu berücksichtigen.
- 82 • keine Erdöl- und Erdgasförderung im oder unterhalb des Wattenmeeres
83 zuzulassen.

- 84 • den Klimaschutz auch zum Schutz des Wattenmeeres wirksam voranzutreiben
 85 und Klimaanpassungsmaßnahmen etwa beim Küstenschutz möglichst im Einklang
 86 mit den Belangen des Naturschutzes umzusetzen.

87 **Schadstoffeinträge minimieren**

88 In der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie haben sich die Mitgliedsstaaten der
 89 Europäischen Union 2008 verpflichtet, die Schadstoffeinträge in die Meere
 90 drastisch zu verringern. Während die Einträge von Schwermetallen seither um bis
 91 zu 75 Prozent zurückgegangen sind, sind die Einträge von Phosphat und Stickstoff
 92 auf dem Luftpfad vor allem aber über einmündende Fließgewässer unvermindert
 93 hoch. Darüber hinaus wird der Eintrag von Makro- und Mikroplastik auch in der
 94 Nordsee zu einem wachsenden Problem.

95 Deshalb wollen wir:

- 96 • die Einträge von Stickstoff und Phosphat, die überwiegend
 97 landwirtschaftlichen Ursprungs sind, durch eine ambitionierte Agrarwende
 98 verringern. Hierzu gehören unter anderem: die EU-Agrarförderung massiv
 99 verändern, die Düngeverordnung weiter verschärfen, die Tierbestände in den
 100 Massentierhaltungsregionen verringern und ausreichende, jedoch mindestens
 101 fünf Meter breite Gewässerrandstreifen umsetzen.
- 102 • dass die EU sowie die Nordseeanrainer Druck machen und
 103 Stickstoffemissions-Überwachungsgebiete der IMO ausweisen, um die
 104 Stickstoffeinträge aus der Schifffahrt in der Nordsee zu reduzieren. durch
 105 eine EU-weite Plastiksteuer und die Umsetzung des von der EU-Kommission
 106 bereits vorgeschlagenen Verbots von Einweg-Plastik den Plastikmüll in die
 107 Nordsee verringern.
- 108 • „fishing for litter“ transnational ausbauen: Bei dem von der rot-grünen
 109 Landesregierung in Zusammenarbeit mit dem NABU auf den Weg gebrachte
 110 Programm „fishing for litter“ wird der als „Beifang“ in Fischernetzen
 111 eingesammelte Plastikmüll umweltgerecht entsorgt ().
- 112 • den Einsatz von Mikroplastik in Kosmetika EU-weit verbieten.
- 113 • die Müll- und Abwassergebühren für Schiffe in den Häfen pauschalieren, um
 114 so Anreize für die illegale Entsorgung auf See zu vermeiden.

115 **Für eine nachhaltige Fischerei**

116 Fünf Prozent des weltweiten Fischfangs stammen aus der Nordsee, die ihrerseits
 117 nur 0,2 Prozent der Weltmeere ausmacht. Über die Hälfte der in der Nordsee
 118 gefangenen Fische landet als Fischmehl in den Trögen unserer Schweine und
 119 Hühner. Die Bestände von Seezunge, Schellfisch, Kabeljau und Wittling sind in
 120 der Nordsee definitiv überfischt, für sieben weitere kommerziell befischte Arten
 121 liegen keine ausreichenden Daten vor. Nach der 2013 von EU-Kommission, EU-
 122 Parlament und Ministerrat verabschiedeten Reform der gemeinsamen EU-
 123 Fischereipolitik hat sich die Situation zwar entspannt, vom Ziel der
 124 Nachhaltigkeit ist die Fischerei dennoch ein gutes Stück entfernt.

125 Es ist daher erforderlich, dass:

- 126 • Fangquoten bzw. Fangbeschränkungen bis hin zu kompletten Fangverboten von
 127 der EU-Kommission ausschließlich anhand wissenschaftlicher Empfehlungen und
 128 nicht politisch festgesetzt werden.

- 129 • die Kontrolldichte deutlich erhöht wird, um sicherzustellen, dass die seit
130 2013 geltende Verpflichtung, auch den sogenannten Beifang nicht
131 erwünschter Fischarten mit anzulanden und auf die Fangquote anrechnen zu
132 lassen, tatsächlich umgesetzt wird. Dabei ist auch geeignete Überwachung
133 an Bord der Schiffe und eine deutliche Erhöhung der bisher geringen
134 Sanktionen bei Verstößen zu prüfen.
- 135 • dauerhaft oder zeitweise fischereifreie Zonen eingeführt werden – in
136 Abhängigkeit der regionalen Bedeutung der Gebiete für den Bestandserhalt
137 und die Meeresumwelt. Das gilt insbesondere für die Natura-2000-Gebiete in
138 der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ), die das Meeresgebiet jenseits
139 des Küstenmeeres bezeichnet.
- 140 • der Einsatz von Grundschieppnetzen und Stellnetzen in Natura-2000-Gebieten
141 vollständig unterbleibt, um den Meeresboden, Seevögel und Schweinswale
142 wirksam zu schützen.
- 143 • die Erforschung alternativer Fangmethoden vorangetrieben wird, die den
144 Meeresboden schützen und unerwünschten Beifang wirksam verringern.

145 Wir halten es außerdem für angebracht, die nationalstaatlichen Kompetenzen im
146 Bereich der Hochseefischerei auf die Europäische Union zu übertragen.

147 **Die maritime Wirtschaft weiterentwickeln**

148 Mit etwa 400.000 Beschäftigten und einem Umsatzvolumen von rund 50 Milliarden
149 Euro zählt die maritime Verbundwirtschaft zu den wichtigsten und innovativen
150 Wirtschaftszweigen in Deutschland. Die Deutsche Bucht gehört mit jährlich rund
151 150.000 Schiffsbewegungen zu den weltweit bedeutendsten Schifffahrtsrouten. Die
152 Havarie des Containerschiffs MS Zoe Ende vergangenen Jahres, bei der unter
153 anderem mit Gefahrgut beladene Container über Bord gingen, zeigt die Risiken für
154 Mensch und Umwelt. Außerdem belegen regelmäßige Verölungen von Stränden und
155 Meeresvögeln, dass immer noch erhebliche Ölmengen illegal auf See beseitigt
156 werden.

157 Um die maritime Wirtschaft nachhaltig zu entwickeln, fordern wir:

- 158 • die unproduktiven Konkurrenzen zwischen den europäischen Seehäfen der
159 Nordrange (Antwerpen, Rotterdam, Bremen, Hamburg, Wilhelmshaven) müssen
160 endlich durch Kooperation überwunden und transeuropäische Netze für den
161 Schiffsverkehr etabliert werden. Dadurch können unter anderem die
162 geplanten, immer weiteren Vertiefungen von Elbe und Weser vermieden
163 werden. Zudem können durch europaweit optimierte seegestützte
164 Transportketten Umweltbelastungen vermindert werden. Dabei ist es
165 unerlässlich, die Digitalisierung des Schiffsverkehrs inklusiv der dafür
166 zuständigen Behörden weiter voranzutreiben.
- 167 • dass sich die EU, Bund und Länder für verbindliche Schadstoffobergrenzen
168 unter anderem für Schwefeldioxid, CO₂, Stickoxide und Feinstaub in der
169 Seeschifffahrt durch die IMO einsetzen.
- 170 • den Einsatz besonders umweltfreundlicher Schiffstechnologie unter anderem
171 durch eine Entlastung bei den Hafengebühren und das kontinuierliche
172 Weiterentwickeln des von der rot-grünen Landesregierung 2015 an den
173 Standorten Elsfleth und Leer aufgebauten Kompetenzzentrums Green Shipping
174 voranzutreiben. in allen geeigneten niedersächsischen Häfen eine

175 Landstromanlage zu installieren, um die Schiffe in den Häfen mit
176 ökologisch erzeugtem Strom statt mit Energie aus schiffseigenen Diesel-
177 Generatoren zu versorgen.

- 178 • den Ausbau der Offshore-Windenergie im Einklang mit den Belangen des
179 Naturschutzes weiter voranzutreiben und die zusätzliche Nutzung der
180 Offshore-Windparks durch eine nachhaltige Aquakultur auf den Weg zu
181 bringen.
- 182 • die EU-Zuständigkeiten auszubauen bei der Koordination von Kontrolle und
183 Überwachung des Schiffsverkehrs und beim Bündeln der nationalen
184 Vollzugsaufgaben in einer Nationalen Küstenwache. Zudem muss die
185 Notfallvorsorge gemeinsam mit den Nordseeanrainern koordiniert werden:
186 Hierzu gehören unter anderem ausreichende Kapazitäten der jederzeit
187 verfügbaren Notschlepper und das Vorbeugen gegen Ölverschmutzung.

188 Die Errichtung von LNG-Terminals, die der Anlandung von (Fracking-)Gas dienen,
189 überwiegend aus den USA, lehnen wir ab. Der Import neuer fossiler Brennstoffe
190 widerspricht den Zielen der europäischen Energiewende und des Klimaschutzes.

191 **Raumnutzung abstimmen**

192 Die Nutzungsansprüche an die Nordsee sind vielfältig: Wirtschaftliche Nutzungen
193 wie Schifffahrt, Fischerei, Tourismus, Rohstoff- und Energiegewinnung
194 konkurrieren zunehmend mit den Belangen des Naturschutzes.

195 Wir fordern daher:

- 196 • europaweit Vorgaben für eine verbindliche Steuerung unterschiedlicher
197 Raumnutzungen durch eine marine Raumplanung in der Nordsee analog der
198 Raumordnungsplanung an Land zu entwickeln.
- 199 • mindestens die Hälfte der Meeresschutzgebiete in der Nordsee von jeglicher
200 Nutzung (Fischerei, Rohstoffgewinnung, Offshore-Windkraft) freizuhalten.

201 Eine nachhaltige und integrierte Meerespolitik kann nur erfolgreich sein, wenn
202 die Standards auf der Ebene der Europäischen Union definiert werden und die
203 Mitgliedsstaaten diese entsprechend ihrer geografischen Zugehörigkeiten umsetzen
204 und ergänzen. Dafür stehen BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN.

EMK2 Schiffsunfälle verhindern – Havariekommando stärken

Gremium: LAG Häfen und Schifffahrt
Beschlussdatum: 01.03.2019
Tagesordnungspunkt: 4. Europäische Meeres- und Küstenpolitik

Schiffsunfälle verhindern – Havariekommando stärken

1 **Das Havariekommando ist als gemeinsame Einrichtung des Bundes und der**
2 **Küstenländer fortzuführen und seine Rolle und Handlungsfähigkeit zu stärken.**

3 Die Arbeit des Havariekommandos in Cuxhaven wird von Bündnis 90 / Die GRÜNEN
4 ausdrücklich gewürdigt.

5 Um die Arbeit des Havariekommandos zu stärken, unsere Küstengewässer sicherer zu
6 machen und Havarien schneller und effizienter zu bearbeiten, fordern BÜNDNIS 90
7 / DIE GRÜNEN:

- 8 • Es muss in Zukunft sichergestellt sein, dass alle beteiligten
9 Körperschaften ihre Kostenbeiträge pünktlich und in voller Höhe leisten.
- 10 • Das Havariekommando muss strukturell, personell und technisch so
11 ertüchtigt werden, dass es im Havariefall wesentlich schneller und
12 effizienter agieren kann, als dies bisher der Fall ist.
- 13 • Das Havariekommando muss uneingeschränkten Echtzeitzugriff auf die
14 Seeraumüberwachung erhalten, so dass es nach eigenem Ermessen frühzeitig
15 tätig werden kann, auch wenn noch keine Anforderung der zuständigen
16 Landesbehörden vorliegt.
- 17 • Zukünftig soll das Havariekommando auch Landesbehörden, wie das WSA
18 anweisen können, tätig zu werden, wenn eine Gefahrensituation erkannt
19 wird. Dies muss auch gelten, wenn die Situation noch nicht so akut ist,
20 dass das Havariekommando die Gesamtleitung an sich ziehen muss.
- 21 • Zukünftig muss geprüft werden ob es nicht effizienter ist, dass die
22 Partner des Havariekommando (WSA, private Dienstleister) Spezialschiffe
23 für die verschiedenen Einsatzzwecke (Tonnenleger, Schadstoffbekämpfung,
24 Eisbrecher, Brandbekämpfung, ...) vorhalten, die optimal für ihren
25 Verwendungszweck ausgestattet sind, statt Mehrzweckschiffe zu verwenden,
26 die für spezielle Aufgaben ggf. nur befriedigend erledigen können.

Begründung

Bisher müssen die für die Küstenüberwachung zuständigen Behörden der Länder Unterstützungsbedarf an das Havariekommando melden. Erst dann kann das Havariekommando aktiv werden. Dies führte in der Vergangenheit schon dazu, dass das Havariekommando erst verspätet eingeschaltet wurde und das Rettungs- und Bergungsverfahren unnötig verkompliziert und erschwert wurden.

Das Havariekommando sichert die Nord- und Ostsee zurzeit mit Mehrzweckschiffen. D.h. die eingesetzten Schiffe fungieren als Eisbrecher, Notschlepper, Tonnenleger, Schadstoffunfall-bekämpfung und als Löschschiff. Der Volksmund würde von Eierlegendenwollmilchsau-Schiffen sprechen. Dies ist sicherlich kostengünstiger, als für jeden Einsatzzweck eigene Spezialschiffe zu unterhalten. Es ist allerdings mit dem Nachteil behaftet, dass ein Mehrzweckschiff niemals so effizient sein kann wie ein Spezialschiff. Daher fordern wir zukünftig zu prüfen, ob einige wenige Schiffe für jeden Einsatzzweck durch Spezialschiffe ersetzt oder ergänzt werden können. Hierbei ist es nicht unbedingt notwendig, dass eigene Schiffe angeschafft werden. Es ist auch möglich diese über einen längeren Zeitraum, falls notwendig auch inklusive einer gut trainierten und ausgebildeten Crew, einzuchartern.

Die Wasserstraße ‚German Bight‘ gehört zu den meistbefahrenen Wasserstraßen der Welt. Die hohe Verkehrsdichte birgt an sich schon Risiken. Wenn nun in Zukunft auch noch LNG-Terminals an der Deutschen Küste (Wilhelmshaven, Stade oder / und Brunsbüttel) errichtet werden, kommen zusätzliche Risikofaktoren hinzu. Generell braucht es ein hocheffizientes Überwachungs- und Störfallmanagementsystem, in dem das Havariekommando die führende Rolle einnehmen soll.

Wir sehen unsere Forderungen in dem von der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung am 06.03.2019 veröffentlichten Bericht zur Havarie der ‚Glory Amsterdam‘ am 29.10.2017 vor Langeoog bestätigt.

Seeunfalbericht: <https://gruenlink.de/1lc8>