



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 13. September 2012  
(OR. en)**

**13715/12**

**POLGEN 148  
POLMAR 3  
PESC 1093  
COSDP 757  
AGRI 572  
TRANS 291  
JAI 610  
ENV 703  
PECHE 341**

**ÜBERMITTLUNGSVERMERK**

---

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 11. September 2012

Empfänger: der Generalsekretär des Rates der Europäischen Union, Herr Uwe CORSEPIUS

Nr. Komm.dok.: COM(2012) 491 final

Betr.: BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN  
Fortschrittsbericht zur integrierten Meerespolitik der EU

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument COM(2012) 491 final.

Anl.: COM(2012) 491 final



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 11.9.2012  
COM(2012) 491 final

**BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT,  
DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN  
AUSSCHUSS DER REGIONEN**

**Fortschrittsbericht zur integrierten Meerespolitik der EU**

{SWD(2012) 255 final}

# **BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

## **Fortschrittsbericht zur integrierten Meerespolitik der EU**

### **1. EINLEITUNG**

Europas Meere und Ozeane bieten ein reiches Innovations-, Wachstums- und Beschäftigungspotenzial, das häufig unterschätzt wird. Sie liefern wertvolle Ökosystemdienste und Ressourcen, von denen alle Aktivitäten des Meeresbereichs abhängen. Die integrierte Meerespolitik (IMP) bemüht sich seit ihrer Einführung 2007 darum, die nachhaltige Entwicklung der maritimen Wirtschaft in Europa zu fördern und durch vermehrte Kooperation aller maritimen Akteure sektor- und grenzübergreifend für einen besseren Schutz der Meeresumwelt zu sorgen.

Fünf Jahre danach hat sich das wirtschaftliche Klima drastisch verändert. Mit der Strategie „Europa 2020“ versucht die EU, der europäischen Wirtschaft wieder zu mehr Beschäftigung, Wettbewerbsfähigkeit und sozialem Zusammenhalt zu verhelfen. Das Wachstumspotenzial der maritimen Wirtschaft ist eine Chance, die der von Meeren umgebene Kontinent Europa nutzen muss. Seit 2009 hat die EU in allen mit dem Meer befassten Politikfeldern richtungweisende Initiativen zur Stärkung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit eingeleitet. Durch die integrierte Meerespolitik können doppelte Ausgaben und doppelte Anstrengungen vermieden werden, und die nachhaltige Entwicklung von Maßnahmen im maritimen Bereich wird gefördert. Damit unterstützt die IMP ganz konkret die europäische Wirtschaft und die maritimen Sektoren in den Mitgliedstaaten.

Nachdem überall in Europa öffentliche Gelder gekürzt werden, kommt es darauf an, mit begrenzten Mitteln maximale Ergebnisse zu erzielen. Durch Kooperation wird es möglich, auf See kostenwirksamer zu agieren und Daten besser zu nutzen. Da laufend neue Möglichkeiten zur Nutzung der Meere erschlossen werden, müssen die Mitgliedstaaten fundierte Planungssysteme entwickeln, um langfristige Investitionen und grenzübergreifende Kohärenz zu fördern.

Forschungsinvestitionen müssen ihr ganzes Potenzial für Innovationen in der maritimen Wirtschaft ausschöpfen. Hier bietet die Europäische Strategie für die Meeresforschung und die maritime Forschung Unterstützung. Die Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie bildet die Grundlage für die nachhaltige Bewirtschaftung unserer Meere und Ozeane. Nachhaltigkeit ist eine Voraussetzung für die Entwicklung der maritimen Wirtschaft und ein Antrieb für moderne Technologien, mit denen die Wettbewerbsfähigkeit Europas langfristig gestärkt werden kann.

2009 haben der Rat und das Europäische Parlament den ersten Fortschrittsbericht über die IMP begrüßt und die Kommission ersucht, 2012 über die weitere Entwicklung zu berichten. Dieser zweite Bericht beschreibt die im Zeitraum 2010 bis 2012 erreichten Fortschritte in der

integrierten Meerespolitik und den Maßnahmen der maritimen Sektoren der EU.<sup>1</sup> Ihr Beitrag zu den Zielen der Strategie „Europa 2020“ wird durch eine Bestandsaufnahme der konkreten Ergebnisse veranschaulicht, die zu Wachstum, einer effizienteren Ressourcennutzung und zur Einsparung öffentlicher Mittel beitragen.

## **2. BEITRAG DER MARITIMEN WIRTSCHAFT ZU WACHSTUM UND BESCHÄFTIGUNG**

### **2.1. Blaues Wachstum**

Im September 2012 nahm die Kommission die Mitteilung *Blaues Wachstum – eine nachhaltige Entwicklung für Ozeane, Meere und Küsten* an. Angestrebt wird eine gemeinsame Initiative, an der sich die Mitgliedstaaten, Regionen und alle wichtigen Akteure beteiligen, um das Potenzial der sogenannten blauen Wirtschaft zu erschließen.

Eine von der Kommission 2010 in Auftrag gegebene Studie stellte fest, welche Engpässe allgemein bestehen und kam zu dem Ergebnis, dass es an Fachkenntnissen mangelt, Risikokapital nicht zur Verfügung steht, Meeresdaten weit verstreut sind, Umwelanforderungen zu beachten und schwierige Planungsprozesse zu bewältigen sind. In den Mitgliedstaaten wird versucht, den Kompetenzmangel zu beheben, indem beispielsweise Unternehmens- und Ausbildungskluster gefördert werden. Verschiedene Initiativen im Rahmen der integrierten Meerespolitik befassen sich mit Daten- und Planungsaspekten. In einigen Bereichen muss aber sehr viel gezielter vorgegangen werden. Deshalb wurden fünf Bereiche mit Wachstumspotenzial – Meeres- und Küstentourismus, ozeanische Energie, mineralische Rohstoffe aus dem Meer, Aquakultur und blaue Biotechnologie – genauer analysiert, um weitere, für Wachstum und Beschäftigung erforderliche Maßnahmen anregen zu können.

### **2.2. Seeverkehr**

Die europäische Wirtschaft braucht den Seeverkehr, um im globalen Wettbewerb mithalten zu können. 2011 nahm die Kommission ein *Weißbuch zum Thema Verkehr* an. Darin werden die Zielsetzungen der Seeverkehrsstrategie bis 2018 genauer ausgeführt: kostenwirksame Seeverkehrsdienste, langfristige Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Schifffahrtssektors und nahtlose Transportketten zur Beförderung von Passagieren und Fracht mit verschiedenen Verkehrsträgern.

Nach der Mitteilung von 2009 zur *Errichtung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen* trat 2010 die Richtlinie über Meldeformalitäten in Kraft. Sie vereinfacht und harmonisiert die Verwaltungsverfahren, um den innereuropäischen Seeverkehr zu fördern.

2011 schlug die Kommission *neue Leitlinien für transeuropäische Netze* vor, um die Funktion der Meeresautobahnen als wichtige europäische Korridore auszuweiten. Durch mehrjährige Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen zeigt die Kommission den Weg zur Reduzierung der Umweltauswirkungen des Verkehrs und zur Erhöhung der Transporteffizienz auf.

---

<sup>1</sup> Weitere Einzelheiten und Referenzangaben zu den in diesem Bericht genannten Initiativen enthält das ergänzende Dokument SWD(2012) 255 final.

### **2.3. Energie**

Bürger, Industrie und Wirtschaft in Europa sind auf sichere, nachhaltige und bezahlbare Energie angewiesen. Bis 2020 soll die Offshore-Windenergie einen Anteil von 20 % an den erneuerbaren Energiequellen erreichen. Diese Priorität gibt der *europäische Strategieplan für Energietechnologie* vor, mit dem die Industrie, die Mitgliedstaaten und die Kommission über eine langfristige Grundlage für die Entwicklung und Demonstration von Technologie verfügen. Das Forschungsrahmenprogramm und das Programm *Intelligente Energie* bringen die Entwicklung von Technologien zur Gewinnung von Windenergie und ozeanischer Energie voran, die in beträchtlichem Maße zum Wachstum in Küstenregionen beitragen.

2011 hat die Kommission Leitlinien für die Entwicklung und *Interoperabilität der transeuropäischen Energienetze* vorgeschlagen. Vorgesehen sind vorrangige Korridore wie das Nordsee-Offshore-Netz und der Verbundplan für den baltischen Energiemarkt.

### **2.4. Schiffbau**

Europas maritime Industrie mit ihrer starken Innovations- und Gestaltungskapazität hat eine strategische Funktion bei der Bewältigung von Herausforderungen wie Klimawandel, Luftverschmutzung, Energieeffizienz und Entwicklung von Offshore-Aktivitäten. Um die Herausforderungen in dem Bereich strategisch anzugehen, fördert die Initiative *LeaderSHIP* die Wettbewerbsfähigkeit auf der Grundlage des technologischen Vorsprungs der EU in verschiedenen Segmenten. Die Initiative wird derzeit überarbeitet. Durch einen umweltgerechteren Schiffsverkehr und eine Diversifizierung in neue Geschäftsfelder wie die Offshore-Windenergie sollen Zukunftschancen genutzt werden.

Die *Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau* regeln, welche staatlichen Beihilfen für Schiffswerften zulässig sind. Im Dezember 2011 wurden neue Rahmenbestimmungen angenommen, die bis Ende 2013 gelten. Sie enthalten Regelungen für Innovationsbeihilfen und Regionalbeihilfen für den Schiffbau sowie für Ausfuhrkredite. Der Anwendungsbereich wurde erweitert und erstreckt sich jetzt auch auf Binnenschiffe und auf schwimmende und bewegliche Offshore-Strukturen.

### **2.5. Fischerei und Aquakultur**

Die Fischerei in der EU ist von einer Reihe von Problemen betroffen, die nicht voneinander zu trennen sind. Bestände sind überfischt, Teile der Flotte sind trotz hoher Subventionen wirtschaftlich bedroht, die Arbeitsplätze sind unattraktiv, und die Situation mancher vom Fischfang abhängiger Küstengemeinden ist prekär.

Im Juli 2011 hat die Kommission ein Paket von Initiativen mit neuen Gesetzgebungsvorschlägen zur Reform der *Gemeinsamen Fischereipolitik* angenommen. Es enthält die Bausteine für eine nachhaltige Fischerei, die unter Rücksichtnahme auf das Ökosystem die Versorgung mit hochwertigen Nahrungsmitteln, das Gedeihen von Küstengemeinden, profitable Unternehmen sowie attraktive und sichere Arbeitsplätze gewährleisten soll. Den Kern der Vorschläge bildet eine langfristige Bewirtschaftung, die auf die nachhaltige Nutzung der Ressourcen abzielt und auf verschwenderische Praktiken verzichtet. Außerdem soll die Datengrundlage für politische Entscheidungen und für eine gesicherte Durchsetzung und Kontrolle verbessert werden.

Ergänzend hierzu wird ein *Europäischer Meeres- und Fischereifonds* eingerichtet, der Nachhaltigkeit voranbringen, die kleine Küstenfischerei unterstützen, Aquakultur fördern, die

Schaffung neuer Arbeitsplätze in den vom Meer abhängigen Gemeinden unterstützen und für Kosteneffizienz im maritimen Sektor sorgen soll.

### **3. SEKTOR- UND GRENZÜBERGREIFENDE ZUSAMMENARBEIT FÜR OPTIMALE WACHSTUMSBEDINGUNGEN DER MARITIMEN WIRTSCHAFT**

Die IMP gibt eine kohärente Strategie zur Förderung der nachhaltigen Entwicklung der maritimen Sektoren vor. Zusammenarbeit ist gefordert, um die zunehmenden Auswirkungen der maritimen Aktivitäten untereinander und auf die Umwelt zu steuern, die Sicherheit der europäischen Bürger zu gewährleisten und weiterhin über qualifizierte Arbeitnehmer zu verfügen.

#### **3.1. Verbesserung der nachhaltigen Entwicklung der Aktivitäten an den Küsten und auf See**

In allen Meeren konkurrieren die verschiedenen Sektoren um Raum und Ressourcen. Es wird in zunehmendem Maße zu Konflikten zwischen der Nutzung der Meere und dem Bedarf an Meeresraum kommen, insbesondere durch neue Offshore-Aktivitäten. Da Europa in einer schweren Wirtschaftskrise steckt, brauchen wir Instrumente, die Wachstum ermöglichen, indem sie die Koexistenz verschiedener Aktivitäten erleichtern, zugleich aber auch die Umweltauswirkungen verringern.

*Maritime Raumordnung (MRO)* und *integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM)* sichern die effiziente sektor- und grenzübergreifende Planung für Meeresgewässer und die Bewirtschaftung von Küstenzonen. Sie gewährleisten Nachhaltigkeit und Rechtssicherheit und mindern die Kosten für Investoren und Akteure insbesondere in grenzübergreifenden Tätigkeitsfeldern.

Die Entwicklung nationaler IKZM-Strategien macht Fortschritte, jedoch in ganz unterschiedlichem Maße, wie aus den 2011 von 16 EU-Mitgliedstaaten vorgelegten Berichten hervorgeht. 2011 trat das *IKZM-Protokoll zum Barcelona-Übereinkommen* in Kraft. Danach sind die Mittelmeeranrainer unter den Mitgliedstaaten jetzt zu einem integrierten Küstenzonenmanagement verpflichtet.

Die Kommission ebnet den Weg für ein gemeinschaftliches Rahmenwerk für die MRO in der Union. Bis Ende 2012 soll ein *Gesetzesvorschlag zur MRO und zum IKZM* vorliegen. Studien über den wirtschaftlichen Nutzen und die Wirkung von MRO und IKZM, zwei Pilotprojekte zur grenzübergreifenden Zusammenarbeit und die Plattform Ourcoast für bewährte Verfahren im Rahmen des IKZM haben zu dem Vorschlag beigetragen.

#### **3.2. Schutz der europäischen Bürger und Meeresindustrien vor Bedrohungen auf See**

Etwa 80 % des EU-Außenhandels werden auf dem Seeweg abgewickelt. Nur in einem sicheren Umfeld ist das Wachstum der maritimen Wirtschaft gewährleistet. Nach dem 2010 angenommenen Roadmap-Prozess bereitet die Kommission eine *gemeinsame Informationsanwendung (CISE)* für den Meeresbereich der EU vor. Die *Meeresüberwachung* soll EU-weit effizienter und kostenwirksamer werden durch eine angemessene gemeinsame Datennutzung auf gesetzlicher Grundlage unter sicheren und effizienten Bedingungen über Sektoren und Grenzen hinweg.

Der Erfolg der beiden Pilotprojekte MARSUNO und BluemassMed trägt hierzu bei. Mit CISE wird ein erster Schritt zu vermehrtem Datenaustausch zwischen etwa 400 Behörden in der EU getan. Es ist auch ein erster Schritt zur besseren Koordination der Aktivitäten verschiedener Sektoren im Zusammenhang mit Seeverkehr, Schutz von Handelsschiffen, Abwehrmaßnahmen der Marine, Kontrolle illegaler Einwanderer und Zollkontrolle, Verhinderung von illegalem Fischfang und Umweltverschmutzung und Erhalt der Meeresumwelt.

Seit 2009 sind die EU und die Mitgliedstaaten führend bei der Verbesserung der *Sicherheit auf See*. Ziel ist es, schlecht ausgerüstete Schiffe auszusondern, den Schutz von Passagieren und Besatzungen zu verbessern, Unfälle zu verhindern und das Risiko von Umweltverschmutzung zu verringern. Mit dem *dritten Maßnahmenpaket für die Seeverkehrssicherheit*, das 2009 beschlossen wurde, wird die Qualität der europäischen Flaggen, die Qualität der Arbeit der Klassifikationsgesellschaften, die Hafenstaatkontrolle von Schiffen, die Überwachung des Schiffsverkehrs, die Untersuchung von Unfällen und der Schutz der Opfer verbessert.

Die Sicherung der *europäischen Seegrenzen* stellt die Mitgliedstaaten vor eine Herausforderung. 2011 hat die Kommission ein *europäisches Grenzüberwachungssystem* vorgeschlagen. Ziel ist es, die Kontrolle an den Außengrenzen des Schengenraums zu verstärken und einen Mechanismus für den Informationsaustausch zwischen den Grenzkontrollbehörden der Mitgliedstaaten zu schaffen, damit der Verlust von Menschenleben auf See verringert und die Zahl illegaler Einwanderer in die EU eingedämmt werden kann.

### **3.3. Beschäftigung und Arbeitskräftemobilität im maritimen Sektor**

In vielen maritimen Industriezweigen mangelt es an Arbeitskräften mit den richtigen Qualifikationen, Kompetenzen und Erfahrungen. Inzwischen wurden Initiativen gestartet, um durch Mobilität zwischen Sektoren und Staaten attraktive Aufstiegschancen im maritimen Sektor zu schaffen und sich auf den künftigen Bedarf vorzubereiten.

Nach der Annahme der Strategie für die Seeverkehrspolitik bis 2018 hat eine *Taskforce für Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit im Seeverkehr* im Juni 2011 Empfehlungen vorgelegt, u. a. für den Abschluss der Überprüfung des Ausschlusses von auf See tätigen Arbeitnehmern aus arbeitsrechtlichen Vorschriften der EU, die Überarbeitung der Richtlinie über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten und die Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens der IAO.

Am 21. Mai 2012 nahm der EU-Ausschuss für den sozialen Dialog eine Vereinbarung über die Umsetzung von Teilen des IAO-Übereinkommens Nr. 188 über die Arbeit im Fischereisektor an, um die Arbeitsbedingungen von Fischern an Bord zu verbessern. Auf gemeinsames Ersuchen der Sozialpartner in der EU kann die Kommission nach Artikel 155 AEUV die Durchführung dieser Vereinbarung durch eine EU-Richtlinie vorschlagen. Zunächst wäre zu prüfen, ob die Vereinbarung mit geltendem EU-Recht vereinbar ist.

Von 2007 bis 2010 wurden aus dem *7. Forschungsrahmenprogramm (7. FRP)* etwa 1,4 Mrd. EUR für Maßnahmen im Bereich Meeresforschung und maritime Forschung bereitgestellt, ca. 6,4 % des 7. FRP. Davon flossen 89 Mio. EUR in die Mobilität und Fortbildung von Forschern.

Diese Initiativen fügen sich in die *Agenda für neue Kompetenzen und Beschäftigungsmöglichkeiten* und *Youth on the Move* ein, zwei Flaggschiffinitiativen im Rahmen der Strategie „Europa 2020“, die für mehr Beschäftigung sorgen und die Qualität der Ausbildung in der EU verbessern sollen.

#### **4. FORSCHUNG, WISSEN UND ENDNUTZER: LÜCKENSCHLUSS ZWISCHEN FORSCHUNG UND INDUSTRIE**

Die europäische Meeresindustrie ist gekennzeichnet durch Innovation und Qualitätsmärkte. Die Kommission stärkt diesen Wettbewerbsvorsprung durch ein ehrgeiziges Meeresforschungsprogramm und indem meeresbezogene Daten für Innovation besser zugänglich gemacht werden.

##### **4.1. Innovation und Forschung sichern die europäische Führungsrolle im maritimen Bereich**

Die *EU-Strategie für Meeresforschung und maritime Forschung* wird seit Ende 2008 von der Kommission umgesetzt, um die maritime Wirtschaft in nachhaltiger Weise aufzuwerten.

Der finanzielle Beitrag der EU zu Forschung und Innovation im Meeresbereich belief sich für 644 Projekte im Zeitraum 2007-2010 auf 1,4 Mrd. EUR. Drei gemeinsame Aufforderungen im Rahmen des 7. FRP unter dem Thema *Ozean von morgen* unterstützen multidisziplinäre marine und maritime Projekte mit insgesamt 134 Mio. EUR. Ergänzend wurden 2012 koordinierte Themen gestartet, um die Umsetzung der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie mit insgesamt 42 Mio. EU zu unterstützen.

Verbesserte Governance-Mechanismen wie das *MARCOM+-Forum* und die Partnerschaft *EMAR2RES* sorgen ebenfalls für mehr Kohärenz in der Forschung durch bessere Interaktion zwischen Forschung, Industrie und Politik.

Die *Gemeinsame Forschungsstelle* (GFS) der Europäischen Kommission unterstützt die Entwicklung von europäischen Politikfeldern wie Fischerei, Umwelt und Sicherheit auf See durch unabhängige, evidenzbasierte wissenschaftliche Beratung.

##### **4.2. Gemeinsame Nutzung von Meereskenntnissen zur Verbesserung von Innovation, Investition und fundierter Politik**

Bessere Kenntnisse sind von entscheidender Bedeutung für ein nachhaltiges Wachstum und gesunde, produktive Meere. Da die Meeresdaten bisher sehr fragmentiert sind, können Nutzer dieser Daten, die einen schnellen Zugang zu verschiedenen Datensätzen benötigen, die vorhandenen Ressourcen nicht voll ausschöpfen. Das *Europäische Meeresbeobachtungs- und Datennetzwerk* (EMODnet) verbessert den Zugang zu den Daten und senkt die Kosten für die Nutzer, fördert Innovation und baut Ungewissheit über die Natur unserer Meere ab. Meereswissen 2020 möchte einen umfassenden Rahmen bieten, um den Datenfluss von der ursprünglichen, lokalen Beobachtung zur Auslegung, Verarbeitung und europaweiten Verbreitung zu erleichtern.

Die Kommission und mehr als 50 Organisationen arbeiten an einer nahtlosen digitalen Multi-Resolution-Meeresbodenkarte der europäischen Gewässer, die Unternehmen, Forschern und Behörden ab 2020 zur Verfügung stehen soll. Durch die thematischen Gruppen zu Hydrografie, Geologie, Chemie, Biologie und Lebensräumen sind die Datenstrategien von



Dateninhabern in der EU bereits besser verständlich geworden. Vier der fünf Gruppen stellen einige früher schwer zugängliche Daten jetzt über kostenlose Webportale zur Verfügung.

Genauere Angaben dazu enthält die Zwischenbewertung von EMODnet, die von der Kommission im August 2012 zusammen mit einem Grünbuch angenommen wurde: Meereskenntnisse 2020 – Von der Meeresbodenkartierung zur Ozeanvorhersage.

## **5. DER TERRITORIALE NUTZEN DER MEERESPOLITIK**

Die Küstenregionen verfügen über wichtige erneuerbare Ressourcen für maritimes Wachstum wie Wasser-, Wellen-, Wind-, Gezeiten- und Biomasse-Energie. Der Küstentourismus ist an eine attraktive und gesunde Meeresumwelt gebunden. Da gerade Küstenregionen und Inseln von sozialer Ausgrenzung betroffen sein können, ist die Entwicklung einer integrativen maritimen Wirtschaft besonders wichtig.

### **5.1. Regionalpolitik**

Europa ist eine territoriale und eine maritime Einheit. Wenn die maritimen Sektoren das Wachstum an Land unterstützen sollen, muss ihre Verbundenheit gestärkt werden. Mit der Mitteilung von 2011 *Regionalpolitik als Beitrag zum intelligenten Wachstum im Rahmen der Strategie Europa 2020* wurden die nationalen und regionalen Regierungen aufgefordert, ein *Forum für intelligente Spezialisierung* auf dem Gebiet der Forschungs-, Regional-, Unternehmens-, Innovations- und Bildungspolitik zu schaffen. Auf diese Weise kann die Programmplanung zur Entwicklung der Küstenregionen und ihres Wirtschaftslebens besser koordiniert werden.

Ein weiterer Schritt ist der Vorschlag für *Gemeinsame Bestimmungen* und einen *Gemeinsamen Strategischen Rahmen* zur Verknüpfung der Investitionsprioritäten im Rahmen der Kohäsionspolitik, der Politik zur Entwicklung des ländlichen Raums, der Fischerei- und der Meerespolitik zwischen 2014 und 2020.

Zahlreiche maritime Projekte wie Entsalzungsanlagen oder Offshore-Infrastrukturprojekte zur Demonstration der Gewinnung von Wellenenergie werden von den EU-Regionalfonds unterstützt. Mehrere *EU-Programme zur grenzübergreifenden Zusammenarbeit* fördern ebenfalls das maritime Wachstum, z. B. Projekte zur Untersuchung von Algen als einer potenziellen Quelle für Biokraftstoff und bewährte Verfahren zur Anpassung der Küstenregionen an den Klimawandel.

### **5.2. Meeresbeckenstrategien**

Die grenzübergreifende Zusammenarbeit in Fragen der Meeresbecken ist ein effizienter Ansatz für die Entwicklung der maritimen Wirtschaft und den Schutz der Meeresumwelt. *Meeresbeckenstrategien* fördern die wirtschaftlichen Aspekte der europäischen Meeresregionen und bewirken, dass öffentliche Gelder besser eingesetzt werden können. Die auf europäischer und auf nationaler Ebene bereitgestellten Mittel werden im Rahmen dieser Strategien auf vereinbarte Wachstumsprioritäten ausgerichtet und fördern so die Wirtschaft in den Meeresregionen.

Die *EU-Strategie für den Ostseeraum* hat mehr als 80 Vorzeigeprojekte hervorgebracht, die in dem im Juni 2011 angenommenen Fortschrittsbericht ausführlich dargestellt worden sind. Die Strategie umfasst Maßnahmen zur Verringerung der von Schiffen verursachten

Verschmutzung, zur Entwicklung eines nachhaltigen Kurzstreckenseeverkehrs, zur Bekämpfung der Eutrophierung, zur Bildung neuer Cluster für innovative KMU, zur Unterstützung der Forschung und zur Integration von Meeresüberwachungssystemen.

Eine *Meeresstrategie für den Atlantik* wurde im November 2011 angenommen. Sie soll die Schaffung von Arbeitsplätzen und Wachstum im Atlantikraum durch Stärkung des maritimen Potenzials fördern. Ein Atlantik-Forum legt prioritäre Aktionen in einem Aktionsplan fest, der 2013 angenommen werden soll. Er ermöglicht die strategische Verwendung der Gelder aus den EU-Strukturfonds zur Unterstützung des maritimen Wachstums im Zeitraum 2014-2020.

Eine Mitteilung über bessere *meerespolitische Governance im Mittelmeerraum* wurde 2009 angenommen. Sie soll die Entscheidungsfindung den Bereichen maritime Angelegenheiten und Umweltschutz verbessern. Regionen und Mitgliedstaaten haben einen Teil der für die europäische territoriale Zusammenarbeit 2007-2013 vorgesehenen Mittel für maritime Ziele bereitgestellt. Technische Unterstützung zur Förderung des Wachstums durch das Meer und zur Verbesserung der Meerespolitik in Partnerstaaten außerhalb der EU erfolgt durch das Projekt IMP-MED im Rahmen der europäischen Nachbarschaftspolitik.

Italien, Slowenien, Griechenland und Kroatien engagieren sich in einer engeren maritimen Kooperation auf subregionaler Ebene im *adriatischen und ionischen Meer*. Derzeit wird eine maritime Strategie entwickelt, um prioritäre Wachstumsbereiche festzulegen und die EU-Mittel entsprechend einzusetzen.

Nach einem hochrangigen Brainstorming, das im Oktober 2011 mit Bulgarien und Rumänien veranstaltet wurde, geht auch die Zusammenarbeit am *Schwarzen Meer* voran.

Im Juni 2012 haben die Kommission und die Hohe Vertreterin der EU für die Außen- und Sicherheitspolitik eine Mitteilung mit 28 Aktionspunkten für ein konstruktives Engagement der EU in der *Arktis* angenommen. Befürwortet wird die Verwaltung der Arktis auf der Grundlage von Wissen, Verantwortung und Engagement, um den wachsenden strategischen, wirtschaftlichen und ökologischen Herausforderungen zu begegnen.

## **6. SCHUTZ DER MEERESÖKOSYSTEME – VORAUSSETZUNG UND FAKTOR FÜR WACHSTUM**

Die EU verfügt weltweit über die größte Meeresfläche. Die Sicherung der Gesundheit der Meeres-Ökosysteme ist eine Voraussetzung für die Zukunft der Artenvielfalt der Meere und für das maritime Wachstum. Da die europäischen Unternehmen im Meeressektor regelmäßig an der Spitze innovativer Umwelttechnologie stehen, tragen Umweltgesetze auch zu unserer wirtschaftlichen Entwicklung bei.

### **6.1. Gesunde Meeresökosysteme als Herausforderung**

Die *Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie* von 2008 bildet die ökologische Grundlage der IMP. Ihr vorrangiges Ziel ist ein guter Umweltstatus der Meeresgewässer der EU, der bis 2020 erreicht sein soll.

Einige Etappenziele wurden bereits erreicht. 2010 nahm die Kommission einen Beschluss über Kriterien und methodische Standards zur Bewertung des guten Umweltstatus an, die von den Mitgliedstaaten bei der Entwicklung von Überwachungsprogrammen und kostenwirksamen Maßnahmen angewandt werden, um den guten Umweltstatus ihrer

Meeresgewässer zu gewährleisten. 2011 hat die Kommission außerdem das Verhältnis zwischen der Ausgangsbewertung der Meeresgewässer und den Kriterien für einen guten Umweltstatus dargelegt.

Der Aufbau des Natura-2000-Netzes ist ein gutes Stück vorangekommen, aber noch gibt es Lücken, vor allem im Offshore-Bereich. 2011 nahm die Kommission einen *Leitfaden zur Umsetzung der Vogelschutz- und der Habitat-Richtlinie in Mündungsgebieten (Ästuaren) und Küstengebieten* unter besonderer Berücksichtigung von Hafenentwicklungs- und Baggermaßnahmen an. Das Finanzinstrument der Kommission LIFE+ trägt zur Verwaltung des *Natura-2000-Netzes* in der Meeresumwelt durch Förderung innovativer Schutzmaßnahmen und Kapazitätsaufbau bei.

## **6.2. Anpassung an den Klimawandel und Abmilderung des Klimawandels**

Der Klimawandel kann dramatische Folgen für die Küstenregionen haben. Er kann Küstenschutzanlagen bedrohen, Erosion, Überflutungen und einen Anstieg des Meeresspiegels verursachen und in Kombination mit anderen Faktoren einen noch stärkeren Druck auf die Meeresumwelt ausüben. Im März 2012 startete die Kommission die *Europäische Plattform für Klimaanpassung*, eine umfassende Website mit Informationen über die Folgen des Klimawandels und besonders gefährdete Bereiche in Europa. Damit sollen Politiker bei der Entwicklung von Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel auch in Küstenregionen unterstützt werden.

## **6.3. Bekämpfung der Luftverschmutzung durch den Schiffsverkehr**

Die *Treibhausgasemissionen internationaler Seeverkehrsmittel* machen derzeit etwa 3 % der globalen Emissionen aus. Dieser Anteil wird durch den wachsenden Welthandel und die steigende Nachfrage nach Schiffstransporten voraussichtlich weiter zunehmen. 2011 hat die Kommission das Ziel vorgegeben, die Treibhausgasemissionen der EU im Seeverkehr bis 2050 um 40 % zu reduzieren. Kooperationsprojekte zur Überwachung der Treibhausgasemissionen von Schiffen in Europa wurden von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA), der Europäischen Umweltagentur, dem Finnischen Meteorologischen Institut und der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation gestartet.

Im Jahr 2011 hat die Kommission auch einen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG angenommen, um die Schwefelemissionen aus dem Schiffsverkehr erheblich zu reduzieren und damit die Luftqualitätsprobleme der EU zu reduzieren, die die menschliche Gesundheit beeinträchtigen und zur Versauerung beitragen.

## **7. BESSERE VERWALTUNG IM MARITIMEN SEKTOR**

Gute Verwaltung und Koordination innerhalb der und zwischen den Mitgliedstaaten, Küstenregionen, Unternehmen und Interessenvertretern sind eine Voraussetzung für eine möglichst effiziente und nachhaltige Entwicklung der maritimen Wirtschaft. Ein guter Informations- und Datenfluss und bewährte Verfahren können Investitionen und Innovation voranbringen und zu besserem Umweltschutz beitragen.

### **7.1. Entwicklungen in den Mitgliedstaaten**

Die Mitgliedstaaten gehen bei der Entwicklung ihrer maritimen Wirtschaft zunehmend von koordinierten Ansätzen aus. So werden beispielsweise nationale Strategien wie in Frankreich,

Portugal und Deutschland angewandt oder spezifische Initiativen wie die britische Marine Bill, die dänische Meeresstrategie oder die irische Wissenschaftsstrategie. Deutschland hat 2011 einen Masterplan zur Förderung der maritimen Technologien angenommen.

Einige Mitgliedstaaten wie Zypern, Frankreich, die Niederlande und Polen haben eine interministerielle Zusammenarbeit in die Wege geleitet oder Ministerposten geschaffen. Maritime Regionen wie Schleswig-Holstein, Västra Götaland und die Bretagne haben ihre regionalen Meeresstrategien seit 2009 weiter ausgebaut.

Im Jahr 2010 haben 17 Mitgliedstaaten und assoziierte Länder die Initiative zur gemeinsamen Planung der Forschungsprogramme im Bereich „Intakte und fruchtbare Meere und Ozeane“ ins Leben gerufen, um Synergien zwischen Forschungsmitteln und Kapazitäten zu fördern.

## **7.2. Entwicklungen auf EU-Ebene**

Das *Europäische Parlament* nahm im Oktober 2010 eine Entschließung zur IMP an. Es hat damit den Nutzen des integrierten Ansatzes für die Meerespolitik bestätigt und die Kommission aufgefordert, maritime Belange in der Strategie „Europa 2000“ zu berücksichtigen.

Im Dezember 2011 trat die *Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Programms zur Unterstützung der Weiterentwicklung der integrierten Meerespolitik* in Kraft. Damit erhielt die IMP ihr erstes operationelles Programm für 2012-2013, dessen Umsetzung unter Ziffer 6.2.5 des begleitenden SEK-Dokuments im Einzelnen beschrieben wird. Die vielfältigen Rechtsgrundlagen der Verordnung bestätigen den horizontalen Ansatz der IMP.

Der *Rat Allgemeine Angelegenheiten* nahm unter dem schwedischen (November 2009), dem spanischen (Juni 2010) und dem polnischen Vorsitz (Dezember 2011) bereichsübergreifende Schlussfolgerungen zur IMP an. Sie geben einen Überblick über die jüngsten Entwicklungen, beweisen Unterstützung für laufende Initiativen und geben der weiteren Entwicklung Auftrieb.

Im Januar 2011 nahm der *Ausschuss der Regionen* eine Stellungnahme an, in der darauf hingewiesen wird, dass der Erfolg der IMP aus ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Gründen wichtig ist. Der *Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss* nahm im Februar 2011 eine Stellungnahme zur IMP zur Unterstützung von sektor- und grenzübergreifenden Synergien für maritime Aktivitäten an.

## **7.3. Entwicklungen auf internationaler Ebene**

Entsprechend ihrer Mitteilung von 2009 über die *internationale Dimension der IMP* hat die Kommission ihre Bemühungen im internationalen Meeresbereich verstärkt.

Auf globaler Ebene hat die EU in den Entschließungen zu Ozeanen, zum Seerecht und zu nachhaltiger Fischerei mehr Engagement angemahnt und die globale Mitgliedschaft bei maritimen Politikinstrumenten wie dem Seerechtsübereinkommen UNCLOS unterstützt. Ein besonderer Erfolg ist die Einleitung eines Prozesses auf UN-Ebene, der am Ende in eine UNCLOS-Umsetzungsvereinbarung über den Erhalt und die nachhaltige Nutzung der marinen Artenvielfalt außerhalb der nationalen Hoheitsgewässer münden soll. Auf der EU-Konferenz über nachhaltige Entwicklung in Rio im Juni 2012 hat die EU ebenfalls Fortschritte beim Schutz von Ozeanen und Meeren und in der meerespolitischen Governance angemahnt.

Weitergehende externe Maßnahmen haben Erfolg: Regionale Fischereiorganisationen treten verstärkt auf, und mit Drittstaaten wird vermehrt gemeinsam gegen illegalen, nicht gemeldeten und ungeregelten Fischfang vorgegangen.

Mit EU-Partnerländern wie China, Russland, Japan, Kanada und den USA werden regelmäßig maritime Angelegenheiten erörtert. Die sektorbezogenen Dialoge wurden schrittweise ausgeweitet und betreffen jetzt eine umfassendere Kooperation in globalen maritimen Angelegenheiten.

#### **7.4. Wahrnehmung und Sichtbarkeit des maritimen Europa**

Zunächst bestand das Ziel der IMP darin, die maritime Identität Europas und das wirtschaftliche Potenzial für die Europäer sichtbar zu machen. Die Sensibilisierung der Öffentlichkeit ist vor allem dort wichtig, wo maritime Interessen mit anderen Sektoren um politische Unterstützung oder Investitionen oder Arbeitskräfte konkurrieren.

Seit Einführung der integrierten Meerespolitik ist *Eurostat* an der Erstellung von statistischen Daten beteiligt, um die Politik zu unterstützen und das wirtschaftliche Datenmaterial zu maritimen Sektoren und maritimen Regionen zu verbessern. Meeresbezogene Initiativen wurden in die Arbeitsprogramme von Eurostat aufgenommen. Seit 2009 werden regelmäßig Statistiken über Küstenregionen und maritime Sektoren veröffentlicht.

Interaktive Instrumente wie das *Maritime Forum* oder der *Meeresatlas* erleichtern den Zugang zu meeresbezogenen Informationen und erweitern das Wissen über das maritime Europa. Der alljährlich am 20. Mai stattfindende *Europäische Tag der Meere* soll der Öffentlichkeit das Potenzial des maritimen Europa vor Augen führen.

### **8. SCHLUSSFOLGERUNG**

Zunächst bestand das Ziel der neu geschaffenen Integrierten Meerespolitik darin, die maritime Dimension der Europäischen Union zu bekräftigen. Aus dieser Idee wurde ein Instrument, das ganz konkret zu Wachstum und Nachhaltigkeit im maritimen Europa beiträgt. Wie dieser Bericht zeigt, wird der beträchtliche Beitrag der maritimen Sektoren zur europäischen Wirtschaft und zu den Zielen der Strategie „Europa 2020“ durch koordinierte Maßnahmen zur Kostensenkung, zur effizienteren Ressourcennutzung, zur Minderung von Risiken, zur Innovationsförderung und zur besseren Nutzung von öffentlichen Geldern noch verstärkt.

Die Kommission schafft die bestmöglichen Voraussetzungen für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung durch das Meer. Auf dieser Grundlage wird in den kommenden Jahren *Blaues Wachstum* angestrebt. Während der Ratspräsidentschaft Zyperns findet eine informelle Ministerkonferenz zur IMP statt, die einen wichtigen Meilenstein auf dem Weg zu diesem Ziel darstellt. *Blaues Wachstum* wird die zweite Phase der integrierten Meerespolitik bestimmen, in der eine solide maritime Wirtschaft angestrebt wird, die Innovation, Wachstum und Nachhaltigkeit für die Bürger Europas hervorbringt.