

Mitteilung des Senats vom 9. Dezember 2014**Die Meere gemeinsam schützen!**

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hat unter Drucksache 18/1585 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

Als maritimer Standort ist sich der Senat der Bedeutung der Meere und ihres Schutzes für das Wohl der Menschheit bewusst. Der Senat ist auf vielen Handlungsfeldern, auf denen Bremen sich zuständigkeithalber oder freiwillig engagieren kann, für den Meeresschutz aktiv.

So hat Bremen das mit der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL) verknüpfte „Verwaltungsabkommen Meeresschutz“ unterzeichnet, obwohl Bremen formal nicht im Geltungsbereich der Richtlinie liegt. Damit beteiligt sich der Senat unter besonderer Berücksichtigung bremischer Interessen gezielt an der Erarbeitung von Maßnahmen, die der Verbesserung des Umweltzustandes der Nordsee und damit der Zielerreichung der Richtlinie dienen.

Zudem nimmt der Senat seine Verantwortung für den Schutz der Meere beim Betrieb der bremischen Häfen wahr. Hierbei richtet der Senat mit der greenports-Strategie die Weiterentwicklung der bremischen Häfen am Prinzip der Nachhaltigkeit aus. Durch verschiedene Maßnahmen werden die handelnden Unternehmen motiviert, sich frühzeitig mit den neuen Umweltauflagen zu befassen und sie konsequent und zukunftsweisend umzusetzen.

Mit Unterstützung des Senats haben sich die zahlreichen meereswissenschaftlichen Einrichtungen und Nichtregierungsorganisationen im Land Bremen beim Bürgerfest zum Europäischen Tag der Meere im Mai 2014 engagiert und das Bewusstsein der Bevölkerung für die Schutzwürdigkeit des Ökosystems Meer geschärft. Der Senat hat das Thema Nachhaltigkeit in der Programmgestaltung des Europäischen Tags der Meere aktiv eingefordert und zu einer differenzierten Darstellung der Chancen und Risiken des Blauen Wachstums beigetragen.

Im Einzelnen antwortet der Senat wie folgt:

1. Im Jahr 2011 veröffentlichte der Senator für Wirtschaft und Häfen den Maritimen Aktionsplan der Freien Hansestadt Bremen, der auch konkrete Ziele zum Umweltschutz enthält. Wurde der Initiativkreis zur Umsetzung des Maritimen Aktionsplans bereits geschaffen, und wenn ja, welche Akteure sind in ihm vertreten? Welche Maßnahmen wurden bereits ergriffen, um die Ziele des Aktionsplans zu erreichen?

Die Umsetzung des Maritimen Aktionsplans wird durch eine ressortübergreifende Arbeitsgruppe „Integrierte Meerespolitik“ begleitet. Unter Federführung des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen kommen Vertretungen des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr, der Senatorin für Bildung und Wissenschaft, der Senatskanzlei, der Bevollmächtigten der Freien Hansestadt Bremen beim Bund und für Europa und den Wirtschaftsförderungen Bremen (WFB GmbH) und Bremerhaven (BIS GmbH) regelmäßig zusammen und stimmen sich über ihre jeweiligen Aktivitäten ab.

Der im Maritimen Aktionsplan (Seite 31) umfassender konzipierte „Initiativkreis Maritimer Aktionsplan“ wurde so nicht institutionalisiert. Eine Einbindung weiterer Akteure erfolgt jedoch regelmäßig im Rahmen von Fachveranstaltungen und projektbezogenen Fachgruppen. Beispielsweise wurde im Oktober 2013 erstmalig der Kongress „Sustainable Shipping“ zu Fragen des marinen Umweltschutzes und der Energieeffizienz abgehalten. Im November 2013 fand der 2. Bremer Seerechtstag statt. Das „AQUACULTURE FORUM BREMERHAVEN“ wurde insgesamt drei Mal durchgeführt.

Darüber hinaus wurden insbesondere im Vorfeld zur Vorbereitung des Europäischen Tags der Meere 2014 in Bremen viele maritime Akteure aus Politik, Wissenschaft, Wirtschaft und Gesellschaft, wie Nichtregierungsorganisationen und Vereine, eingebunden.

In der Beantwortung der folgenden Fragen wird im Detail auf die Umsetzung verschiedener Maßnahmen des Aktionsplans eingegangen. Eine politische Beteiligung erfolgt in den jeweiligen Gremien und Ausschüssen bei der Umsetzung der Einzelmaßnahmen. Beispielgebend sei hier verwiesen auf die greenports-Strategie oder den Arbeitskreis LNG (siehe Antwort zu Frage 2).

2. Die Schifffahrt ist für einen erheblichen Anteil der klima- und gesundheitsschädlichen Emissionen verantwortlich. Welche Schritte der Bremer clean-ship-Initiative hat der Senat bereits unternommen, wie werden sie in der Zukunft fortgeführt werden? Welche Projekte wurden bereits gefördert? Bestehen zur Entwicklung einer solchen clean-ship-Initiative Kooperationen mit anderen Bundesländern oder Nordseeanrainerstaaten oder sind sie geplant? Was sind die nächsten Schritte der greenports-Strategie des Senats?

Emissionen aus der Schifffahrt zu vermindern ist ein kontinuierlich verfolgtes Ziel des Bremer Senats, auch vor dem Hintergrund, dass die Seeschifffahrt 90 % des Weltgütertransports bewältigt und dabei ca. 2,7 % der globalen CO₂-Emissionen verursacht. In den bremischen Häfen, die sich als Vorreiter für Klima- und Umweltschutz in Häfen und Schifffahrt verstehen, wird entsprechend auf vielen Ebenen im Rahmen einer sogenannten clean-ship-Initiative an Optimierungsverfahren gearbeitet. Beispiele für bisherige Maßnahmen der bremischen clean-ship-Initiative sind

- die Förderung der LNG-Verwendung als Kraftstoff in den bremischen Häfen

LNG gilt als ein möglicher Lösungsweg der Zukunft gegen Emissionsprobleme. Im Rahmen der clean-ship-Initiative hatte Bremen bereits in 2011 mit zwei Workshops zum Einsatz von Flüssigerdgas („Liquefied Natural Gas“ oder LNG) die Diskussion um den LNG-Einsatz in Deutschland, insbesondere in der Metropolregion Bremen–Oldenburg im Nordwesten, wirksam angeschoben. Inzwischen hat Bremen die Entwicklung des Flüssigerdgas Einsatzes in seinen Häfen so weit vorangetrieben, dass ab 2015 mit Inkrafttreten der neuen Sulfur Emission Control Area (SECA)-Regelung für schwefelarme Treibstoffe die Betankung von Schiffen mit LNG auf Anfrage erfolgen kann. Darüber hinaus wird bremenports als erste deutsche Hafengesellschaft mit dem geplanten Klappschutenneubau Anfang 2015 ein hafeneigenes LNG-betriebenes Fahrzeug in Auftrag geben. Da LNG zumindest mittelfristig als bedeutsame Brückentechnologie im Schifffahrtsbereich gesehen wird, wird Bremen in diesem Segment weiter sehr aktiv bleiben und den Einsatz von Flüssigerdgas intensiv begleiten und unterstützen.

- die Prüfung der Landstromversorgung von Seeschiffen

Die Prüfung führte zu dem Ergebnis, dass die landseitige Stromversorgung von Seeschiffen in den bremischen Häfen keine prioritäre Maßnahme ist. Als Gründe lassen sich anführen, dass sich die Kosten für die Versorgungsinfrastruktur nicht aus den Einnahmen für die Stromversorgung refinanzieren lassen, eine landgestützte Energieversorgung nur bei Verwendung von Strom aus erneuerbaren Energiequellen (übergangsweise aus LNG) Sinn macht und letztlich Schiffe langfristig so betrieben werden müssen, dass sie während der gesamten Betriebszeit emissionsarm sind. Vor diesem Hintergrund ergibt sich für die Landstromversorgung von Seeschiffen nur eine zeitlich begrenzte und zurzeit ökonomisch nicht darstellbare Perspektive.

Dies könnte sich aber anders darstellen, wenn die durch den Schweröleinsatz verursachten Umweltschäden in die Preisgestaltung einbezogen würden. Ein solcher Ansatz wird auf internationaler Ebene seit langem diskutiert, eine Einigung wurde jedoch nicht erzielt.

Aufgrund der deutlich geringeren Investitionskosten für die Versorgungsinfrastruktur stellt sich die Situation bei Binnenschiffsliegeplätzen anders dar. Für letztere wurde in Bremen ein neues Nutzungssystem aufgebaut, welches sowohl die vereinfachte Stromzu- und -abschaltung als auch die kundenfreundlichere Abrechnungssystematik umfasst und damit einen Beitrag zur verstärkten Nutzung von Landstrom leistet. Des Weiteren sind in den bremischen Häfen Landstromanschlüsse für die Seeschiffsassistenten sowie für kleinere Einheiten, wie z. B. Sportboote und Museumsschiffe, vorhanden. Hier wird eine Abdeckung von nahezu 100 % erreicht.

- administrative Maßnahmen in Form eines Rabatts für schadstoffärmere Schiffe bei den Hafengebühren (Environmental Ship Index [ESI])

Der ESI soll umwelt- und klimabewussteres Verhalten von Schiffen fördern. Er bewertet die Höhe der NO_x- und SO_x-Emissionen von Schiffen im Verhältnis zu den geltenden Grenzwerten nach einer Formel, die von mehreren europäischen Häfen gemeinsam entwickelt wurde und kontinuierlich entsprechend den gestiegenen Umwelтанforderungen angepasst wird. Indirekt sind damit auch die Emissionen von Feinstäuben und CO₂ einbezogen. Der ESI ist ein freiwilliges Instrument, das inzwischen von einer Vielzahl von Häfen weltweit getragen wird und über die breite Anwendung auch einen Anreiz bieten soll. In den bremischen Häfen wird der ESI seit dem 1. Januar 2012 angewendet. Beteiligt sind auch die anderen großen deutschen Häfen, die Häfen der Nordwesttrasse und weitere europäische, aber auch Häfen in Israel, Korea, Oman, den USA, Kanada und Australien. Längerfristig wird daran gedacht, den ESI um weitere Komponenten, wie beispielsweise Abfall, Ballastwasser usw. zu erweitern. Auf diese Weise könnten auch hier Impulse zur Verbesserung der Umwelttechnologie und des Umweltverhaltens von Seeschiffen entstehen.

- Verleihung des „greenports-Awards“ für das emissionsärmste Schiff und die emissionsärmste Reederei, die die bremischen Häfen anlaufen

2014 erfolgte – bezogen auf das Jahr 2013 – die erstmalige Verleihung dieser Anerkennung, die auf Basis einer Auswertung der ESI-Werte von Schiffen basiert. Ausgezeichnet wurden der Auto-Carrier „Morning-Linda“ und die Reederei „Eukor“, die in ihrer Kategorie jeweils die besten Ergebnisse erzielten. Mit dieser Auszeichnung werden Reeder und Schiffe gewürdigt, die sich deutlich positiv von den rechtlich vorgegebenen Standards abheben.

- neue Technologien zum Ersatz fossiler Energieträger

Ein aktuell durch den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen beantragtes und durch die Metropolregion Bremen–Oldenburg im Nordwesten gefördertes Projekt untersucht die Nutzung von regenerativ hergestelltem Wasserstoff als erneuerbarem Energiespeicher für die maritime Wirtschaft. Im Projekt sind maritime Wirtschaft und Forschung der Metropolregion vertreten (u. a. Projektleitung ttz, bremenports, Next energy, Jade Hochschule, WAB). In drei Workshops werden die wichtigen Akteure der maritimen Wirtschaft und Energiebranche mit Forschern und Entwicklern zusammengebracht. Dadurch sollen neue Kooperationen entstehen, in denen anschließend konkrete Fragestellungen bearbeitet werden, z. B. der Einsatz von Wasserstoff für die Stromversorgung im Hafen.

Ein anderes Projekt fokussiert sich auf die Ermittlung schiffsbedingter Emissionen anhand der Pilotanwendung eines Simulationsmodells für das Hafengebiet Bremerhaven. Das vor dem Abschluss stehende Projekt ermittelt anhand definierter Randbedingungen (z. B. konkrete Schiffsverkehre, Motorisierung, Verkehrsregeln, Schiffsmanöver) für das Jahr 2012 die Emissionen für CO₂, NO_x, SO_x und Feinstaub. Damit wird eine Bestandsaufnahme für Bremerhaven bereitgestellt, die zur Beurteilung zukünftiger Entwicklungen herangezogen werden kann. Darüber hinaus kommt Bremen hier einer Zusicherung in der World Ports Climate Declaration aus 2008 nach, CO₂-

Analysen zu entwickeln und anzuwenden. Es ist vorgesehen, das Emissionsmodell um die Stadt Bremen zu erweitern und die Ergebnisse für transportkettenbezogene Betrachtungen von charakteristischen Umschlagsgütern der bremischen Häfen zu verwerten.

Kooperationen

Maßnahmen zur Förderung des Umweltschutzes in der Seeschifffahrt werden nicht von einem einzelnen Hafen vorangetrieben, sondern Clean Ship und andere Umweltaspekte sind Gegenstand vielfältigen Austauschs und unterschiedlichster Kooperationen. Die bremischen Häfen sind an einer Vielzahl von Netzwerken sowohl zwischen Hafengesellschaften, Hafenbehörden, sowie zwischen Interessenvertretungen und Küstenländern, auf europäischer Ebene und international beteiligt. Die Zusammenarbeit bezieht sich sowohl auf spezielle Themen, wie beispielsweise im Rahmen der ESI- und LNG-Working-Groups der WPCI, aber auch auf breitere Themen wie z. B. die Europäische Seehafenorganisation.

greenports-Strategie

Die clean-ship-Initiative ist Teil der greenports-Strategie, die die Zukunftsfähigkeit der bremischen Häfen sichern und deren Weiterentwicklung am Prinzip der Nachhaltigkeit ausrichten soll. Erklärtes Ziel ist es, die Ansprüche der „World Ports Climate Declaration“ umzusetzen, die der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen für die bremischen Häfen mitgezeichnet hat. Er hat damit zugesichert, kontinuierlich an CO₂-Reduzierungen in der Seeschifffahrt, in den Häfen und bei Hinterlandtransporten mitzuarbeiten, u. a. durch eine Verringerung von Energieverbrauch und klimaschädlichen Emissionen, einen verstärkten Einsatz effizienter Verfahren und Technologien, eine vermehrte Nutzung regenerativer Energien und die Überprüfung logistischer Prozesse.

Die greenports-Strategie ist breit aufgestellt und wird laufend fortentwickelt. Hafenmanagement, Hafenbetrieb sowie Hafenwirtschaft und Logistik sollen sich an ökonomischer, ökologischer und sozialer Nachhaltigkeit ausrichten. Die Diskussion um die Emissionen in der Schifffahrt und den Klimawandel sowie die Forderung nach CO₂-armen Transportketten erfordern die Überprüfung vorhandener und die Entwicklung neuer effizienterer und emissionsarmer Transportketten. Wasserseitig muss der in Bezug auf die transportierte Ladungsmenge umweltfreundliche Schiffstransport durch emissionsärmere Antriebe weiter verbessert werden.

Selbst wenn in den Häfen der Energieverbrauch bezogen auf die Transportstrecke relativ gering ist, müssen auch hier Anstrengungen zur Reduzierung von Emissionen unternommen werden. Günstige Ausgangsbedingungen für die direkte Verwertung der umgeschlagenen Güter in Hafennähe oder den Weitertransport derselben per Bahn oder Schiff stehen ebenso im Fokus. Die greenports-Strategie unterliegt regelmäßiger Überprüfung im Rahmen verschiedener Zertifizierungssysteme wie dem Port Environmental Review System (PERS) oder der Nachhaltigkeitszertifizierung nach dem Standard der Global Reporting Initiative (GRI).

3. Welche Politik verfolgt der Senat, um die Umweltbelastungen durch Schiffsemissionen in den bremischen Häfen kurzfristig und langfristig zu verringern (Landstromversorgung, Flüssiggas-Terminals in den Häfen, schärfere Grenzwerte für Schiffsantriebe nach dem Standard der „Emission Control Area“, ECA)?

Wirksame Instrumente zur Verringerung der Umweltbelastungen durch Schiffsemissionen sind eine Aufgabe für weltweit koordinierte Aktionen und liegen in der Zuständigkeit der Internationalen Weltschifffahrtsorganisation IMO, die die entsprechenden global gültigen Regelwerke schafft. Regelungen für einzelne Häfen oder Regionen können nur begrenzte Wirkungen erzielen und sind aus wettbewerbsrechtlichen Gründen zu vermeiden. Insofern sieht der Senat eine außerordentliche Bedeutung darin, die Belange der Häfen bei der IMO einzubringen und zu vertreten. Auf diese Weise trägt Bremen dazu bei, dass auf globaler Ebene Maßnahmen zur Lösung der Umweltprobleme durch die Seeschifffahrt getroffen werden.

Auch die Ausweisung von Emission Control Areas (ECAs) bedarf der globalen Abstimmung auf der Ebene der IMO. Dabei sollte auf europäischer Ebene darauf hingewirkt werden, dass in allen europäischen Gewässern einheitlich hohe Schutzstandards bestehen und auch hier Wettbewerbsverzerrungen unterbleiben.

Aufgabe der Häfen ist es, dazu beizutragen, dass Verbesserungen nicht nur schnell durch- sondern auch umgesetzt werden können. Mit innovativem Vorgehen ist die Entscheidungsfindung bei der IMO positiv zu beeinflussen und der Weg zur Problemlösung zu ebnen. Insofern wird auf die in der Beantwortung zu Frage 2 genannten Maßnahmen verwiesen. Diese zeigen beispielhaft, wie der Weg zu umweltfreundlicheren Schiffsantrieben geebnet wird.

4. Eine stetig wachsende Gefährdung des Ökosystems Nordsee stellt die hohe Verschmutzung durch Müll eintrag dar. Jährlich werden rund 20 000 t Abfall in die Nordsee eingetragen, was dazu führt, dass sich bereits etwa 600 000 m³ Müll am Meeresgrund abgelagert haben. Welche Maßnahmen ergreift das Land Bremen, um zu dem in der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie gesetzten Ziel beizutragen, den Müll eintrag in die Nordsee – durch die Flüsse, die Küste und die Schifffahrt – bis zum Jahr 2020 zu halbieren?

Der Eintrag von Abfällen, insbesondere der problematischen Kunststoffe, in die Nordsee erfolgt landseitig vor allem durch Einträge in Flüsse und seeseitig unter anderem durch den Schiffsverkehr, Fischerei, durch Bohrinseln oder andere Off-shore-Anlagen.

Zu einer Vermeidung des landseitigen Eintrags von Abfällen in die Nordsee trägt ein gutes Abfallmanagement an Land bei. Dies wird in Bremen durch Aufklärungsarbeit und Aktionen unterstützt, die für die Themen der ordnungsgemäßen Abfallentsorgung sensibilisieren, wie z. B. die Aktion „Bremen räumt auf“ oder eine Reinigungsmaßnahme der Initiative Sea Shepherd an der Weser, die von Bremen unterstützt wurde. Gesammelt wurde am Ufer von der Schlachte bis zum Weserstadion.

Bremen hat bereits 2012 eine wissenschaftliche Studie vergeben, die am Beispiel der Unterweser erstmalig systematische Untersuchungen des Transportpfades „Ästuar“ durchführte mit dem Ziel, die Bedeutung der landseitigen Einträge über die großen Flüsse weiter zu spezifizieren.

Im Vergleich zu den Sammlungen an der Küste („Spülsaum-Kartierungen“) sind die in Stadtnähe in und an der Unterweser gefundenen Abfälle ihren Quellen sehr viel näher und können diesen besser zugeordnet werden. Somit sind auch lokal gezielte Maßnahmen möglich, die den Abfalleintrag spürbar verringern können. Ein Abschlussbericht zur laufenden Studie wird Ende 2014 vorliegen. Es wird erwartet, dass die Ergebnisse auch hinsichtlich des methodischen Vorgehens bei der Erfassung des Abfalls neue Impulse setzen.

Ein weiterer Beitrag ist die geregelte Entsorgung von ölhaltigen und anderen Schiffsabfällen. Für diese werden nach der Hafengebührenordnung in Bremen Gebühren erhoben. Die Gebühren fallen unabhängig von der Menge der Abfälle an. Es besteht daher kein Anreiz, Abfälle auf See zu entsorgen.

Um die Abfalleinträge in die Meere zu verringern, werden auch im Rahmen der europäischen Meeresschutz-Übereinkommen OSPAR und HELCOM regionale Aktionspläne und methodische Vorgaben/Regularien entwickelt.

Eine Quantifizierung der Wirkung bremischer Maßnahmen auf die Müllreduzierung in der Nordsee bis 2020 ist derzeit nicht möglich. Mit messbaren Entlastungen ist ohnehin erst zu rechnen, wenn die gegenwärtig für Deutschland vorgesehenen Maßnahmen zum gesteckten Umweltziel „Meere ohne Belastung durch Abfall“ insgesamt durchgeführt wurden. Der Zeitplan der MSRL-Umsetzung sieht für diese Implementierung das Jahr 2016 vor, eine Zwischenbewertung ist erst danach sinnvoll und für das Jahr 2018 geplant (siehe Antwort zu Frage 8).

Eine Halbierung der Einträge bis 2020 ist im Übrigen kein festgeschriebenes operatives Ziel. Das auf die Nordseeschutzkonferenzen und OSPAR zurückgehende politische Ziel der 50-%-Reduzierung gilt als „erster richtungsweisender Wert“.

5. Aufgrund seines langsamen Zersetzungsprozesses stellt vor allem Plastikmüll eine tödliche Gefahr für die Tierwelt der Nordsee dar. Plastikteilchen können in einer Vielzahl von Meerestieren nachgewiesen werden und verursachen häufig deren Tod. Die Schadstoffe gelangen über die Nahrungskette bis zum Menschen. Wie bewertet der Senat die Initiative der Europäischen Union, die Verwendung vor allem von Kunststofftüten zu verringern? Wird der Senat Maßnahmen ergreifen, die zu einer spürbaren Verringerung des Plastikmülls, vor allem der Verwendung von Plastiktüten, in Bremen beitragen können?

Der Senat begrüßt die Initiative der EU zur Verringerung der Verwendung von Plastiktüten. Dabei hat sich die Kommission im Richtlinienvorschlag auf Plastiktüten mit einer Wandstärke von weniger als 0,05 mm beschränkt, die vor allem in Asien hergestellt werden. Dies könnte dazu führen, dass künftig dickere Tüten oder in vielen Fällen auch weniger umweltfreundliche Materialien verwendet werden.

Plastiktüten haben allerdings im Vergleich zu anderen Kunststoffeinträgen nur einen begrenzten Anteil an der Kunststoffbelastung in der Nordsee. Insofern kann die zitierte EU-Initiative auch nur einen entsprechenden und allenfalls auf die europäischen Randmeere beschränkten Beitrag zur Reduzierung der Kunststoffbelastung leisten.

Der Kommissionsentwurf für eine neue Abfallrahmenrichtlinie sieht vor, dass die Mitgliedstaaten zur Durchsetzung der Abfallvermeidung wirtschaftliche Instrumente wie Steuern und Abgaben sowie Marktbeschränkungen und Verbote nutzen können. Der Senat wird auf Bundes- und EU-Ebene, und soweit sinnvoll, auch lokal darauf hinwirken, von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen.

In Bremen werden zudem verschiedene Maßnahmen ergriffen, um die Entstehung von Abfällen wie Plastikmüll zu vermeiden bzw. deren bessere Trennung zu erreichen. Neben einem bürgerfreundlichen Erfassungssystem des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers und Maßnahmen zur Sauberkeit öffentlicher Flächen werden vom Senat mit Mitteln aus der BINGO-Lotterie ein Projekt des BUND „Mehr Wege als Einweg im Klimaschutz“ gefördert, das insbesondere die Förderung von Mehrweg-Tragetaschen statt Einweg-Plastiktüten zum Ziel hat. Ein weiteres vom Senat gefördertes Projekt der Bremer Umweltberatung will mittels Videoclips insbesondere Menschen mit Migrationshintergrund über den richtigen Umgang mit Müll aufklären. Ferner wird im Rahmen der Europäischen Woche zur Abfallvermeidung im November 2014 durch den Tausch von Plastiktüten mit aus Alttextilien genähten, wiederverwendbaren Taschen auf das Problem aufmerksam gemacht.

6. Auf dem Grund der deutschen Nordsee lagern nach bisherigen Erkenntnissen rund 1 300 000 t konventionelle Munition und 90 t chemische Kampfstoffmunition. Wie schätzt der Senat die Gefährdung dadurch für Fischerei, Schifffahrt und Offshore-Anlagen ein, und welche Maßnahmen hält er für angemessen, um diese Belastung zu verringern? Inwiefern beteiligt sich das Land Bremen im Rahmen nationaler und transnationaler Kooperationen an der Kartierung und Bergung von Munition in der Nordsee, und ist Bremen an der Finanzierung dieser Maßnahmen beteiligt?

Das Land Bremen ist kein direkter Anrainer der Nordsee und somit nur mittelbar, z. B. durch Gefährdungen für die Schifffahrt oder Fischerei, von den Belastungen der deutschen Meeresgewässer durch Altmunition betroffen.

In Deutschland setzt sich aktuell der Bund-Länder-Ausschuss „Expertenkreis Munition im Meer“ mit der Problematik auseinander. Dem Expertenkreis gehören für die Nordsee Bundesressorts und Vertreter der Küstenländer Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Hamburg sowie weitere Experten an. Bremen ist nicht darin vertreten. Der Expertenkreis legt jährlich Berichte zur „Munitionsbelastung der deutschen Meeresgewässer“ vor. Weitergehende Informationen finden sich unter folgendem Link http://www.schleswig-holstein.de/UXO/DE/UXO_node.html.

Der Senat nimmt die vorliegenden Erkenntnisse zu den von konventioneller Munition und insbesondere von chemischen Kampfstoffen ausgehenden Gefahren und Belastungen sehr ernst, ist aber an den Kartierungen und Bergungsaktionen außerhalb seines Hoheitsgebiets nicht beteiligt, auch nicht finanziell.

Im Jahr 2012 wurde bei der Wasserschutzpolizeileitstelle im Maritimen Sicherheitszentrum Cuxhaven, die u. a. durch die Freie Hansestadt Bremen mitgetragen wird, eine zentrale Meldestelle für Munition im Meer eingerichtet. Die Wasserschutzpolizeileitstelle nimmt Erstmeldungen über Munitionsfunde im Meer entgegen, dokumentiert diese Vorgänge und leitet diese an das Unterwasserdatenzentrum der Bundeswehr weiter.

7. In der Anfangsbewertung der deutschen Nordsee, die 2011 im Rahmen der Verabschiedung der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie durchgeführt wurde, wurde festgestellt, dass die Nordsee derzeit in keinem der geprüften Bereiche den guten ökologischen Zustand aufweist, der bis zum Jahr 2020 erreicht sein soll. Wann wird eine Zwischenbewertung durchgeführt? Welche konkreten Maßnahmen sind auf nationaler Ebene, aber auch in Kooperation der Anrainerstaaten, vorgesehen, um einen guten ökologischen Zustand der Nordsee zu erreichen?

Die Europäische Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL 2008/56/EG) ist am 15. Juli 2008 in Kraft getreten.

Die fristgerecht im Herbst 2012 an die Kommission gelieferten drei Berichte für die deutschen Randmeere, die Anfangsbewertung der Nord- und Ostsee, die Beschreibung eines guten Umweltzustands und die Festlegung von Umweltzielen für die Nord- und Ostsee sind inhaltlich eng miteinander verknüpft. Sie bilden die Grundlage für die jetzt im Oktober 2014 vorgelegten Monitoring-/Überwachungsprogramme und die bis 2015 zu konzipierenden Maßnahmen, die zum Erreichen des guten Umweltzustands führen sollen.

Bereits das Monitoringprogramm stellt eine erste Zwischenbewertung dar, mit der die in der Anfangsbewertung erkannten Daten- und Methodendefizite möglichst zügig auszuräumen, Tendaussagen abzusichern und erzielte Fortschritte zu dokumentieren sind.

Auf nationaler Ebene hat die Erarbeitung eines Maßnahmenprogrammes Ende 2013 begonnen. Zurzeit liegt den Fachbehörden eine Liste mit etwa 50 Vorschlägen vor, die sich auf alle national festgesetzten Umweltziele beziehen und die aktuell intensiv auf ihre Umsetzbarkeit und Effizienz geprüft werden. Dabei sind die Zielsetzungen anderer europäischer Richtlinien, insbesondere die Ziele und Maßnahmen der EU-Wasserrahmenrichtlinie und von NATURA 2000, ebenso zu berücksichtigen wie die Herstellung der Kongruenz mit den Zielen der Regionalübereinkommen OSPAR für die Nordsee und HELCOM für die Ostsee. Der letztgenannte Punkt war neben der 2012 häufig noch nicht darstellbaren Quantifizierung von Umweltzielen auch Teil der von der Kommission geäußerten Kritik an den vor zwei Jahren abgegebenen deutschen Berichten.

Nach der Konsolidierung der Maßnahmenvorschläge und der offiziellen Öffentlichkeitsbeteiligung im zweiten und dritten Quartal 2015 ist die Abgabe an die Kommission für Ende 2015 vorgesehen.

Eine Zwischenbewertung ist gemäß Zeitplan der MSRL nach der Implementierung der Maßnahmen im Jahr 2016 und vor Beginn des zweiten Bewirtschaftungszyklus 2018 vorgesehen.

Die bisher vorliegenden Berichte und die offiziellen Zeitpläne zur Umsetzung der MSRL sind unter www.meeresschutz.info einzusehen.

8. Welchen Beitrag leistet Bremen, u. a. im Rahmen seiner Mitgliedschaft im Bund-Länder-Ausschuss Nord- und Ostsee, um die Ziele der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie zu erreichen?

Gemäß MSRL, Artikel 7 Absatz 1 wurde der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV) im Juli 2010 als sogenannte zuständige Stelle für die Umsetzung der Richtlinie im Land Bremen benannt. SUBV ist damit Ansprechpartner für die anderen Küstenländer und die beteiligten Bundesressorts und koordiniert die Beteiligung der relevanten bremischen Senatsressorts, u. a. mit dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, der Senatorin für Bildung und Wissenschaft und des Senators für Gesundheit sowie die Mitwirkung anderer gesellschaftlicher Gruppen, z. B. der Umweltverbände.

SUBV ist offizielles Mitglied des oben beschriebenen Bund-Länder-Ausschusses Nord- und Ostsee (BLANO) als beschlussfassendes Gremium der nationalen

Zusammenarbeit und des Koordinierungsrates Meeresschutz, der im Auftrag des BLANO Steuerungsaufgaben zwischen dessen Sitzungen wahrnimmt.

Im Rahmen der Gremienarbeit war und ist Bremen unmittelbar an der Erarbeitung und an den Entscheidungen über die offiziell an die Kommission zu schickenden Berichte beteiligt. Diese Arbeit schließt die Mitwirkung an „Redaktionsteams“ mit ein, die für die jeweilige Berichterstellung intensiv und detailliert die redaktionelle Endphase bis zur Abgabe an die Kommission begleiten.

Bremen nimmt darüber hinaus auch Facharbeiten wahr, z. B. durch den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in der Arbeitsgruppe „Sozioökonomie“ oder durch die Einholung von Stellungnahmen der Fachkollegen zu den derzeit in Abstimmung befindlichen Vorschlägen für Maßnahmen. Ausgerichtet an den Interessen Bremens als urbanes Zentrum an der Weser bezieht sich dies vor allem auf Themen, die die Belange von Schifffahrt und Häfen betreffen oder die die Regelaufgaben aus der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie, von NATURA 2000 bzw. anderen Vereinbarungen, z. B. der Integrierten Bewirtschaftungsplanung Weser (IBP), ergänzen und unterstützen.

9. In deutschen Gewässern befindet sich lediglich eine Ölplattform, doch ist die Nordsee und damit auch die deutsche Nordseeküste und das Wattenmeer durch Unfälle und Ölaustritte aus der Öl- und Gasförderung gefährdet. Hält der Senat die gegenwärtig gültigen Sicherheitsauflagen und -vorkehrungen bei der Gas- und Ölförderung sowie der Abwrackung von Ölplattformen für ausreichend? Wird ausreichend kontrolliert, und sind die Sanktionsdrohungen angemessen?

Dem Senat liegen mangels Zuständigkeit keine Erkenntnisse über Sicherheitsauflagen und -vorkehrungen bei der Gas- und Ölförderung sowie über Kontrollen und Sanktionsmöglichkeiten bei Verstößen vor.

Für weitere Informationen verweist der Senat auf das zuständige Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie in Niedersachsen. <http://www.lbeg.niedersachsen.de/startseite/bergbau/offshore/offshore-121428.html>.

Die Offshore-Zuständigkeit des LBEG zur Genehmigung von Offshore-Öl- und -Gasförderung erstreckt sich auf das Küstenmeer und die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) des deutschen Sektors der Nordsee sowie das zu Schleswig-Holstein gehörende Küstenmeer und die AWZ der Ostsee.

10. Wie beurteilt der Senat die gegenwärtigen Vorschriften für die Sicherheit bei der Installation und dem Betrieb von Windkraftanlagen offshore? In welcher Hinsicht und auf welcher Ebene sieht der Senat gegebenenfalls weitergehenden Regelungsbedarf, und welchen Beitrag wird er zur Umsetzung leisten?

Der überwiegende Teil der im Bau befindlichen oder geplanten Windparks wird in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Nordsee errichtet. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) ist als nachgeordnete Behörde des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zuständig für die Genehmigung von Offshore-Windparks und für die Überwachung des Betriebs. Der Antrag auf Genehmigung zum Bau eines Offshore-Windparks in der deutschen AWZ wird im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens auf Basis der Seeanlagenverordnung (SeeAnIV) umfassend geprüft.

Ein Planfeststellungsbeschluss zur Errichtung eines Windparks darf nur erteilt werden, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und die Sicherheit der Bündnisverteidigung nicht beeinträchtigt, die Meeresumwelt und der Vogelzug nicht gefährdet werden und andere Anforderungen nach dieser Verordnung oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften erfüllt werden.

Die bestehenden Sicherheitsvorschriften aus dem Bereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für den Bau und Betrieb von Windparks in der AWZ sind im Rahmen eines Offshore-Windenergie-Sicherheitsrahmenkonzepts zusammengeführt.

In Bezug auf die Zuständigkeit und Ausgestaltung des Rettungswesens und der Notfallvorsorge in der deutschen AWZ und in den Küstengewässern besteht noch weiterer Regelungsbedarf. Dies betrifft beispielsweise die Abgrenzung zwischen

staatlicher Daseinsvorsorge und privatrechtlichen Verantwortlichkeiten sowie die Abgrenzung von Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern. Bremen beteiligt sich u. a. in den entsprechenden Bund-Länder-Gremien aktiv an den Diskussionen, um zielführende Regelungen in diesem Bereich zu erreichen.

11. In der Nordsee, die auch aufgrund ihrer geringen Größe und ihrer Lage besonders intensiv genutzt wird, ist eine transnationale Koordination der verschiedenen Nutzer und Nutzungsformen unabdingbar. Wie bewertet der Senat in diesem Zusammenhang die Richtlinie der Europäischen Union zur maritimen Raumplanung und deren mögliche Auswirkungen auf das Land Bremen? Welche Handlungsfelder der maritimen Raumplanung sieht der Senat nun als besonders vordringlich an?

Der Senat teilt die Einschätzung der EU-Kommission, dass die Maritime Raumordnung (MRO) ein wichtiges Instrument für die Koordinierung der vielfältigen raumbeanspruchenden Aktivitäten auf See und in den Küstenregionen darstellt und einen konkreten Beitrag zur Umsetzung der integrierten Meerespolitik leisten kann. Maßnahmen zu Rechtssetzungs- bzw. Verwaltungsvorschriftenverfahren zur Umsetzung der Richtlinie im Land Bremen sind nicht erforderlich, da sich nach Artikel 2 der Richtlinie der Anwendungsbereich allein auf die Meeresgewässer der Mitgliedstaaten beschränkt. Dessen ungeachtet hat für das Land Bremen die Sicherstellung einer nachhaltigen Entwicklung der Küsten- und Meeresumwelt aufgrund seiner engen ökologischen und ökonomischen Verflechtungen mit dem Meeresgewässer eine elementare Bedeutung.

Das Referat 71 beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr diskutiert derzeit eine Projektidee zur Maritimen Raumplanung. In dem für das INTERREG-B-Programm vorgesehenen Projekt möchten sich die Partner auf die Identifizierung von Korridoren für lineare Infrastrukturen in der Nordsee, z. B. Kabeltrassen, Schifffahrtsrouten oder Pipelines, konzentrieren. Es sollen sehr konkrete Ergebnisse produziert werden, die sich nahtlos in die Planungsprozesse der Partnerstaaten rund um die Nordsee einfügen lassen. Ebenso soll das Projekt helfen, ein gemeinsames Verständnis für maritime Raumpläne unter Nordseerainerstaaten zu entwickeln und die Kompatibilität der Pläne zu verbessern.

12. Mit der im Januar 2014 in Kraft getretenen Reform will die Europäische Union ihre Fischereipolitik nachhaltig gestalten und endlich die Überfischung der Meere beenden. Wie bewertet der Senat die Ziele der neuen gemeinsamen Fischereipolitik? Werden bei deren Umsetzung außer dem Erhalt des nachhaltigen Fischereiertrags auch weitere Umweltgefährdungen (z. B. die Zerstörung des Meeresbodens) berücksichtigt? Wo sieht der Senat besondere Probleme und Herausforderungen für die Umsetzung und Überwachung der Reform? Wie wird der Senat das Verständnis für die Einschränkungen zum Schutz der Meere in der Öffentlichkeit fördern?

Der Senat begrüßt die Ziele der neuen Gemeinsamen Fischereipolitik (GFP), die seit dem 1. Januar 2014 in Kraft getreten ist. Mit der neuen GFP sollen nicht nur die Fischbestände wieder auf ein dauerhaft beständiges Niveau gebracht werden, sondern auch ressourcenschädigende Fischereimethoden beendet werden.

Die Umsetzung und die Überwachung der GFP werden durch den Europäischen Meeres- und Fischereifonds (EMFF) unterstützt. Der EMFF (Förderperiode 2014 bis 2020) wird die Erholung der Fischbestände unterstützen, die Auswirkungen der Fischerei auf die Meeresumwelt begrenzen und schrittweise die schädlichen Rückwürfe verbieten.

Bremen nimmt an dem zum 31. Juli 2015 auslaufenden Europäischen Fischereifonds (EFF) teil. Eine Teilnahme am Nachfolgeprogramm EMFF wird beabsichtigt. Der Senat wird die Möglichkeiten des EMFF nutzen, das Verständnis in der Öffentlichkeit für die oben genannten Maßnahmen zum Schutz der Meere zu verbessern.

13. Zur Finanzierung der neuen gemeinsamen Fischereipolitik wurden die bisherigen Finanzierungsinstrumente zum Europäischen Meeres- und Fischereifonds (EMFF) weiterentwickelt. Wofür plant der Senat die finanziellen Mittel des EMFF im Land Bremen einzusetzen?

Bremen wird aus dem Europäischen Meeres- und Fischereifonds Mittel in Höhe von 10 Mio. € erhalten, die durch Beträge aus dem Land kofinanziert werden

müssen. Die Mittel werden insbesondere in den Prioritätsachsen „Verarbeitung/Vermarktung“ und „Fischwirtschaftsgebiet Bremerhaven“ investiert, um die Wirtschaftskraft der Fischwirtschaft im Land Bremen zu stärken und somit die Ziele der Strategie „Europa 2020“ zu erreichen. Der Fokus liegt dabei auf der Schaffung von Arbeitsplätzen und der Förderung des Tourismus im Fischereihafen in Bremerhaven. Daneben sind diverse kleinere Maßnahmen geplant, wie z. B. die Fortführung des im EFF-Zeitraum erfolgreich durchgeführten Aalbesatzes oder die Fortführung des Netzwerkes der bundesdeutschen Fischwirtschaftsgebiete.

14. Die Initiative „Meereskenntnisse 2020“ der EU-Kommission hat zum Ziel, nationale Meeresdaten zu bündeln und so eine flächendeckende, kohärente Kartierung des Meeresbodens europäischer Meere zu erreichen. Wie bewertet der Senat die Pläne der Europäischen Kommission zur Kartierung der Nordsee im Rahmen des Projekts „Meereskenntnisse 2020“? Sieht der Senat in dem Vorhaben Vorteile, die über einen möglichen rein wirtschaftlichen Nutzen hinausgehen? Wie bewertet der Senat Befürchtungen, dass sich in der Folge dieses Vorhabens die Übernutzung der Nordsee mit schädlichen Folgen noch verstärken könnte?

Der Senat begrüßt die Initiative der EU-Kommission zur Bündelung nationaler Meeresdaten, weil hierdurch ein besonderer Mehrwert für wissenschaftliche Arbeiten in diesem wichtigen europäischen Meeresraum entsteht.

Die in der Regel mit Steuermitteln durch Behörden und Forschungseinrichtungen erhobenen Daten stellen einen großen wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Wert dar, der durch eine Zusammenführung noch besser verwertet werden kann. Die Kartierung der Nordsee stellt in diesem Zusammenhang ein hervorragendes Beispiel dar, denn dieser Meeresraum ist nicht nur für die regionale und überregionale maritime Wirtschaft von Bedeutung, sondern mindestens ebenso relevant für die intensive internationale Meeresforschung. Eine umfassende Kartierung ist hier gleichfalls wünschenswert wie sinnvoll, um beteiligten Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern die Arbeitsgrundlagen zu bieten, auf denen weitere Forschungsergebnisse auch zu möglichen Umweltauswirkungen von Nutzungen erst aufbauen können.

Der Senat erkennt keinen engen Zusammenhang zwischen Kartierung und einer möglichen verstärkten wirtschaftlichen Nutzung des Nordseeraums. Jegliche Prognosen hierzu sind mit starken Unsicherheiten behaftet. Der Mehrwert der Kartierung für die besonders in Bremen konzentrierten Meereswissenschaften ist weitaus höher einzuschätzen.

15. Auf dem Gebiet der Meeres- und Tiefseeforschung spielen Bremer Forschungseinrichtungen weltweit eine bedeutende Rolle, auch bei der Entwicklung technischer Hilfsmittel. Ihre Erkenntnisse und Ergebnisse werden auch für die zunehmende Exploration des Meeresbodens nach Rohstoffen genutzt werden. Wird nach Kenntnis des Senats in den Bremer Forschungseinrichtungen auch über die Risiken und Gefahren einer verstärkten Ausbeutung des Meeresbodens geforscht? Wie beurteilt der Senat in diesem Zusammenhang Forderungen von zivilgesellschaftlichen Organisationen nach einem Moratorium für den Abbau von Erzen in der Tiefsee?

Bei den bremischen Forschungseinrichtungen der Meereswissenschaften handelt es sich in der Tat um international stark sichtbare Institutionen, die seit vielen Jahren auf den relevanten Forschungsfeldern große Erfolge vorzuweisen haben. Die technologische Entwicklung hinsichtlich der Tiefseeforschung, die dort betrieben wird, ist dabei systemimmanent immer eng mit Fragen der Nachhaltigkeit verknüpft. In erster Linie steht hier der Erkenntnisgewinn durch die Forschung im Vordergrund, sodass sich negative Entwicklungen, auch z. B. hinsichtlich potenzieller Umweltgefahren durch den Tiefseebergbau, bereits im Vorfeld beurteilen und vermeiden lassen.

Bezüglich eines Moratoriums hat der Senat keine Zuständigkeit bei Vorhaben in der Tiefsee. Für den Schutz und die Nutzung der Tiefsee, also das Gebiet, das seewärts des Festlandsockels außerhalb nationaler Hoheitsbefugnisse liegt und bezüglich der Rohstoffvorkommen als „Gemeinsames Erbe der Menschheit“ (Artikel 136 UNCLOS) gilt, ist das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Na-

tionen (United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS) die wichtigste völkerrechtliche Grundlage. Für die mögliche Nutzung der mineralischen Rohstoffe in diesem Gebiet ist die Internationale Meeresbodenbehörde (International Seabed Authority, ISA) auf Jamaika zuständig.

16. Seit 2011 arbeiten die norddeutschen Länder Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein im „Maritimen Cluster Norddeutschland“ zusammen. Der Senat hatte seinerzeit angekündigt, einen Beitritt zu überprüfen, diese Überprüfung ist mittlerweile abgeschlossen. Welche Form und welchen inhaltlichen Schwerpunkt wird die Arbeit Bremen im „Maritimen Cluster Norddeutschland“ haben, und welchen Gewinn für gemeinsamen Meeresschutz wird die Zusammenarbeit bringen?

Das Maritime Cluster Norddeutschland (MCN) wird bis Ende 2016 als Projekt von den drei Ländern Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein in der Trägerschaft der Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein GmbH (WTSH) in Kiel betrieben.

Nach einer frühen Absichtserklärung des Bremer Senats vom 25. Januar 2011, dem MCN beizutreten, wurde die Entwicklung des MCN beobachtet und evaluiert. In regelmäßigen Abstimmungsgesprächen wurde wiederholt verdeutlicht, dass ein Beitritt durch Bremen nur aufgrund einer veränderten Organisationsstruktur sowie angepasster Rahmenbedingungen erfolgen sollte.

Als Ergebnis der bisherigen Abstimmungsgespräche entstand das Angebot einer zunächst assoziierten Zusammenarbeit der Länder Bremen und Mecklenburg-Vorpommern mit dem MCN für die Jahre 2015 bis 2016. Dazu wurde eine „Kooperationsvereinbarung zur Zusammenarbeit der norddeutschen Länder im Rahmen des Maritimen Clusters Norddeutschland (MCN)“ anlässlich der Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren der norddeutschen Küstenländer am 22. September 2014 in Itzehoe von allen fünf norddeutschen Ländern unterzeichnet. Nach Klärungen auf Arbeitsebene soll im Frühjahr 2015 in Bremen eine breite öffentliche Information zur Zusammenarbeit mit dem maritimen Cluster Norddeutschland erfolgen.

In den nächsten zwei Jahren wird Bremen zunächst mit seinen bestehenden Strukturen zur Unterstützung des maritimen Innovationsclusters in die Kooperation einsteigen. Hierzu gehört das bestehende Schwerpunktthema „Zivile Maritime Sicherheit“ (MARISSA). Der Senat wird die Kooperation mit dem MCN zum Anlass nehmen, weitere maritime Technologien der Zukunft, wie z. B. Unterwasserrobotik und spezialisierte Schiffsbauzulieferunternehmen, noch stärker zu adressieren.

Beim MCN handelt es sich um ein Wirtschaftscluster. Die meereswissenschaftlichen Einrichtungen, die in Norddeutschland und Bremen stark konzentriert sind, werden im Sinne des Forschungs- und Technologietransfers in die Clusterarbeit einbezogen. Dabei können Forschungserkenntnisse dazu beitragen, z. B. umweltfreundlichere Technologien zu entwickeln. Der Einsatz dieser Technologien ist jedoch abhängig von der Aufstellung und Einhaltung von Normen und Vorschriften. Aufgaben im Meeresschutz sind nicht vordringliches Ziel im Rahmen des MCN.

17. Für den effektiven Umgang mit grenzüberschreitenden Herausforderungen bietet die in der Europäischen Union entwickelte Form einer „Makroregionalen Strategie“ einen vielversprechenden Rahmen. Der Ausschuss der Regionen hat sich daher im Jahr 2010 auf Vorschlag Bremens einstimmig für eine Europäische Strategie für den Nordseeraum/Ärmelkanal ausgesprochen. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, diese Initiative in Deutschland und in den europäischen Institutionen zu befördern?

Die Stärkung der Zusammenarbeit im Nordseeraum ist für das Land Bremen von erheblicher Bedeutung. Daher hat sich Bremen im Ausschuss der Regionen (AdR) und seiner Intergroup „Nordsee/Ärmelkanal“ für eine makroregionale Strategie für den Nordseeraum engagiert. Im Ergebnis hat der AdR den Europäischen Rat im Jahr 2010 aufgefordert, die Kommission mit der Ausarbeitung einer europäischen Strategie für den Raum Nordsee/Ärmelkanal zu beauftragen.

Bislang haben die Anrainerstaaten des Nordseeraums eine Beschlussfassung des Europäischen Rates für eine makroregionale Nordseestrategie allerdings nicht vorangetrieben. Hintergrund sind die Bedenken in einigen Mitgliedstaaten des Nordseeraums, dass durch das Konstrukt der Makroregion nationale oder regionale Entscheidungsbefugnisse abgegeben und europäische Fördermittel verstärkt dem nationalen Einfluss entzogen werden könnten. Unter diesen Voraussetzungen erscheint die Entwicklung und Implementierung einer EU-Nordseestrategie derzeit nicht umsetzbar.

Das Europäische Parlament hat im Frühjahr 2013 250 000 € bereitgestellt für eine sogenannte vorbereitende Maßnahme für die Nordsee Region – „Preparatory Action for the North Sea Region (PA)“. Ziel der PA ist es, die Wachstumspotenziale der Nordseeregion sowie den Mehrwert einer makroregionalen Strategie für den Nordseeraum zu eruieren. Die Generaldirektion Maritime Angelegenheiten und Fischerei (DG MARE) der Europäischen Kommission, die für die Umsetzung der PA zuständig ist, plant derzeit zwei Stakeholder-Konferenzen, um das Thema mit den relevanten Akteuren der Anrainerstaaten zu diskutieren. Bremen ist als Mitglied der Nordsee Kommission (North Sea Commission) an diesem Prozess beteiligt.

18. In der neuen Förderperiode des INTERREG-B-Programms der Europäischen Union für die Jahre 2014 bis 2020 sind auch Nordsee und Ostsee wieder gesondert als Fördergebiete ausgewiesen. Hat der Senat bestimmte vorrangige maritime Themenbereiche für INTERREG-Projektanträge identifiziert, und plant der Senat, für diese Themen aktiv nach Partnern zu suchen? Wenn ja, um welche Themenbereiche handelt es sich?

Die transnationale Zusammenarbeit (INTERREG B) ist auf die Ziele der Strategie „Europa 2020“ ausgerichtet und konzentriert sich auf eine begrenzte Auswahl von Themen, die nachhaltiges Wachstum unterstützen und mit denen wirtschaftliche, ökologische und soziale Aspekte verknüpft werden sollen.

Die für das Nordsee- und Ostseeprogramm gewählten Themen wurden eng mit den deutschen Bundesländern und dem Bund auf nationaler und internationaler Ebene abgestimmt. Entsprechend wurden schon bei der Programmierung die Bremer Zielsetzungen für Wirtschaft, Wissenschaft, Umwelt und Energie sowie die große Bedeutung der maritimen Wirtschaft für das Land Bremen berücksichtigt.

Sowohl im Nordsee- als auch im Ostseekooperationsraum werden Themen wie Umweltschutz und der effiziente Umgang mit Ressourcen adressiert. Dazu gehören die für Bremen wichtigen maritimen Themen der Maritimen Sicherheit, Gewässerreinigung, Hafengewirtschaft und Logistik, nachhaltige Schifffahrt, Schutz und Erhalt von Ökosystemen und Biodiversität sowie Widerstandsfähigkeit gegen den Klimawandel und Klimaanpassungsmaßnahmen. Das „grüne bzw. blaue Wachstum“ sind zentrale Förderbereiche in beiden Programmen.

Das Nord- und Ostseeprogramm werden derzeit von der Kommission geprüft und müssen noch genehmigt werden. Die ersten Projektaufträge werden voraussichtlich im Frühjahr 2015 veröffentlicht. Derzeit finden verschiedene regionale und internationale Informationsveranstaltungen zu Projektentwicklung und Partnersuche statt, an denen der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr mitwirkt. Hierüber wird regelmäßig informiert.

Siehe auch Antwort zu Frage 11 zu einem geplanten Projektantrag im Bereich der maritimen Raumordnung.

19. Eine Kernidee des Gutachtens des Wissenschaftlichen Beirats der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU) zum Schutz der Meere ist das Menschheitserbprinzip, das von gemeinsamer Verantwortung aller für die Meere ausgeht. Dafür entwickelt der WBGU Vorschläge für ein Regime gestufter, geteilter Souveränität mit regionalen und weltweiten Organisationen. Wie bewertet der Senat diesen Ansatz, Meere und Ozeane als globales Kollektivgut anzusehen und ihrem Schutz höchste Priorität zu geben? Welche Möglichkeiten sieht der Senat, einen solchen Ansatz in die nationale und europäische Debatte einzubringen?

Der WBGU hat im Jahr 2013 das Hauptgutachten „Welt im Wandel – Menschheitserbe Meer“ vorgelegt. Der WBGU stellt den Schutz der Meere in den Kontext der Großen Transformation zur klimaverträglichen, nachhaltigen Gesellschaft, die der WBGU in dem Hauptgutachten „Gesellschaftsvertrag für eine Große Transformation“ 2011 beschrieben hat.

Als Ausgangspunkt für Regeln eines nachhaltigen Umgangs mit dem Meer eignet sich nach Ansicht des WBGU das Prinzip, das Meer als „Gemeinsames Erbe der Menschheit“ zu betrachten. Dieses Prinzip gilt nach dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen bereits heute für die mineralischen Ressourcen im Meeresboden außerhalb nationalstaatlicher Hoheitsrechte.

Der WBGU schlägt vor, „dieses Prinzip auf die Meere insgesamt anzuwenden, die damit heute und in Zukunft allen Menschen gehören sollten. Das Konzept sollte mit dem Gedanken der Verantwortungsübernahme im Anthropozän und dem Konzept der Nachhaltigkeit verbunden werden. Eine klare Zuweisung von Rechten an der Nutzung und Pflichten zum Schutz des Menschheitserbes sowie eine gerechte Verteilung der damit verbundenen Vorteile und Kosten könnten schließlich den unregulierten Zugang zu den Meeresökosystemen und die daraus häufig erfolgende Übernutzung verhindern.“

Die nachhaltige, ressourcenschonende Nutzung der Meere und der Schutz der marinen Umwelt sind zwei der wichtigsten Herausforderungen für die Menschheit im 21. Jahrhundert. Der WBGU betrachtet die Meere als globales Kollektivgut, von dessen Nutzung niemand ausgeschlossen werden und das nur durch Kooperation aller Nationalstaaten und die Vereinbarung von Regeln im Umgang mit Kollektivgütern genutzt werden kann.

Der Senat unterstützt Ansätze, die geeignet und wirksam erscheinen, die natürlichen Lebensgrundlagen zu erhalten und eine nachhaltige Nutzung der Meere zu ermöglichen. Das Land Bremen als maritimer Wirtschaftsstandort hat ein großes Interesse an der Gestaltung einer zukunftsfähigen, integrierten Meerespolitik einschließlich der wissenschaftlichen Meeresforschung.

Der Forschungsverbund für Maritimes Recht in der Metropolregion Bremen-Oldenburg bietet im Rahmen der Bremer Seerechtstage internationalen und nationalen Expertinnen und Experten ein Forum, Forschungsergebnisse vorzustellen und Fragen zur Weiterentwicklung des internationalen Seerechts zu diskutieren.

Der Kongress „Sustainable Shipping“ ist eine Veranstaltungsreihe des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und der Hochschule Bremen, die u. a. technische Fragen des marinen Umweltschutzes und die Energieeffizienz in den Mittelpunkt stellt. Regionale und überregionale Akteure aus Wissenschaft und Praxis stellen den Unternehmen innovative Lösungsansätze und best practice für Nachhaltigkeit in der Seeschifffahrt vor.

20. Wie beurteilt der Senat Überlegungen, analog zu den gesetzlichen Regelungen bei Eingriffen in die Natur an Land (Kompensationsmaßnahmen) auch Ausgleichs- bzw. Kompensationsmaßnahmen für erhöhte Nutzungen im Meer vorzuschreiben (z. B. durch Ausweisung von Ruhezeiten, Naturschutzgebieten oder ähnliches)?

Es ist nicht bekannt, auf welche Überlegungen hier Bezug genommen wird. Tatsächlich ist das geltende Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) einschließlich der dort in den §§ 14 bis 16 verankerten Eingriffsregelung bereits jetzt nicht nur an Land, sondern auch im Bereich von Gewässern einschließlich der Küstengewässer (entspricht der 12-Meilen-Zone) und der Ausschließlichen Wirtschaftszone AWZ anzuwenden.

Als Ausnahme findet gemäß § 56 BNatSchG lediglich für die Errichtung und den Betrieb von Windkraftanlagen in der AWZ, die bis zum 1. Januar 2017 genehmigt worden sind, die Eingriffsregelung keine Anwendung.

Im Übrigen gilt für die Fischerei wie für die Land- und Forstwirtschaft die sogenannte Landwirtschaftsklausel des § 14 Abs. 2 und 3 BNatSchG, nach der diese Nutzungen nicht als Eingriff anzusehen sind, soweit die in § 5 definierten Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege berücksichtigt werden und den Anforderungen des Rechts der Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft an die „gute fachliche Praxis“ Rechnung getragen wird.