

Antrag

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Dorothea Steiner, Cornelia Behm, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Ulrike Höfken, Dr. Anton Hofreiter, Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann Ott, Tabea Rößner, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Schutz der Meere vor Vermüllung und anderen Verschmutzungen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Ozeane und Meere bedecken den größten Teil der Erdoberfläche. Ihr ökologisch guter Zustand ist eine wesentliche Grundlage für das Leben auf der Erde. Die biologische Vielfalt der Meere schwindet jedoch in alarmierendem Tempo, der Rückgang der Küstenfeuchtgebiete bedroht auch wichtige Dienstleistungen von Meeres- und Küstenökosystemen. Insbesondere die Küstenökosysteme helfen aber, die Anfälligkeit von Küstengemeinschaften gegenüber Wetterextremen zu verringern, die Küstenerosion zu mildern und gesunde Lebensräume für Fischbestände zu sichern. Sie haben zudem eine hohe CO₂-Speicherkapazität.

Der maritime Lebensraum mit seinen vielfältigen Ökosystemen kann nur durch eine nachhaltige Bewirtschaftung im Rahmen internationaler Zusammenarbeit wirksam geschützt und erhalten werden, damit auch nachfolgende Generationen die unterschiedlichen Ressourcen der Meere nutzen können.

In den letzten Jahren hat sich hierfür ein stärkeres Bewusstsein entwickelt. Auf nationaler, europäischer und globaler Ebene wurden mehrere Initiativen gestartet, um den Zustand der Meere zu verbessern. Dennoch haben sich die Probleme verschärft: Noch immer werden in die Meere zu viele Schad- und Nährstoffe eingeleitet und die Müllproblematik ist weiter ungelöst.

Die Nordsee gehört mit etwa 600 000 Kubikmetern Müll im Meer und auf dem Meeresboden zu den am meisten verschmutzten Meeren. Etwa 20 000 Tonnen Abfall werden jährlich in die Nordsee eingetragen, wovon 15 Prozent im Wasser, 70 Prozent auf dem Meeresboden und 15 Prozent an den Stränden verbleiben. Erdölbasierter Kunststoffmüll stellt mit etwa 70 Prozent den größten Teil des eingetragenen Abfalls. Er ist besonders problematisch, da er in kleinste Partikel zerlegt wird, nur schwer zu entfernen ist und eine Abbauphase von bis zu 450 Jahren hat. Deshalb gilt es, an der Quelle anzusetzen, also den Einsatz von Kunststoffverpackungen möglichst zu vermeiden. Dort wo weiterhin Kunststoff zum Einsatz kommt, muss auf die Verwendung von biologisch abbaubaren Materialien auf der Basis nachwachsender Rohstoffe gesetzt werden.

Die Ostsee weist seit Jahrzehnten einen schlechten ökologischen Zustand aus – und zwar mit steigender Tendenz. Ursache sind unter anderem die weiterhin zu hohen Einträge von Nähr- und Schadstoffen. Dafür verantwortlich sind auch

Schiffsemissionen, für deren Verminderung bisher keine befriedigende Lösung gefunden wurde. Auch von Kampfmitteln aus früheren Kriegen gehen weiterhin Gefahren für Menschen und Umwelt aus.

Deutschland als wichtiger europäischer Staat und Küstenanrainer muss seine Möglichkeiten nutzen und innerhalb der Europäischen Union und auf globaler Ebene Einfluss nehmen. Die Defizite beim Schutz der Meere vor Vermüllung und anderen schädlichen Einträgen müssen angesichts fehlender bzw. zu geringer Erfolge beseitigt werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- die im Anhang I der EU-Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie formulierten qualitativen Deskriptoren zur Festlegung eines guten Umweltzustandes als Ausgangsbasis für die genaue Formulierung und Präzisierung von Zielen für den Meeresschutz zu nutzen und dabei darauf zu achten, dass sie eindeutig, wirksam und messbar sind;
- das bisher in den OSPAR-Regionen III und II (OSPAR: Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt des Nordostatlantiks) als Modell praktizierte „Fishing for Litter“-Projekt, bei dem die Fischer die Möglichkeit erhalten, angelandeten Müll kostenlos entsorgen zu können, als nationale Regelung einzuführen und zu prüfen, ob es in Kombination mit einem zu schaffenden Vergütungssystem für gesammelten und in den Häfen abgegebenen Müll aus dem Meer eine positive Verstärkung erfahren kann;
- die stärkere Nutzung von Recycling-, Dosier- und Nachfüllsystemen sowie die Mülltrennung auf Schiffen zu fördern;
- sich für ein Ende des Meeresbergbaus in nach europäischen Richtlinien geschützten Gebieten innerhalb des deutschen Hoheitsgebietes einzusetzen und neue Konzessionen nicht mehr zu vergeben;
- dafür Sorge zu tragen, dass alle mit Kampfmitteln belasteten Flächen in amtliche Seekarten eingetragen werden;
- eine Meldepflicht für alle Kampfmittelfunde sowie Unfälle mit Munitionsaltlasten in Nord- und Ostsee und an den Stränden einzuführen;
- eine Genehmigungspflicht für alle Aktivitäten in Versenkungsgebieten von Kampfmitteln, bei denen der Meeresgrund betroffen ist, zu schaffen;
- die Aufgaben des Küstenschutzes in einer einheitlichen Küstenwache, die auf dem Maritimen Sicherheitszentrum und dem Havariekommando in Cuxhaven aufbauen, zusammenzuführen;
- eine Stickstoffüberschussabgabe einzuführen und durch weitergehende Regelungen die Düngeverordnung inklusive eines wirksamen Sanktionierungssystems zu novellieren, um den Stickstoffeintrag in die Meere über landwirtschaftliche Düngung massiv zu reduzieren;
- die flächendeckende Nutzung von biozidfreien Anti-Fouling-Anstrichen durchzusetzen;
- die Erarbeitung neuer Strategien zur Schaffung von Produkten aus nachwachsenden Rohstoffen und deren stofflicher Nutzung in Deutschland zu veranlassen und entsprechende innovationsfördernde Rahmenbedingungen, die Investitionen zur Herstellung von biobasierten Produkten erleichtern, zu schaffen;
- sich in der Europäischen Union einzusetzen für
 - ein verbindliches System bei der Müllentsorgung von Schiffsabfällen in den europäischen Häfen; hierbei ist besonders auf eine einheitliche Regelung zu achten, um den Schiffsführern die Anwendung zu erleichtern;

- Regelungen, die sowohl das vorsätzliche als auch das fahrlässige Einleiten von Öl, ölhaltigen oder anderen die Meeresumwelt beeinträchtigenden Stoffen unter Strafe stellen und Bußgelder für Ordnungswidrigkeiten europaweit zu vereinheitlichen und anzuheben;
 - die Ausstattung von Fischernetzen mit Peilsendern, um verlorene Netze orten und zuordnen zu können;
 - eine europaweite Erhebung einer Gebühr für verlorene Fischernetze;
 - eine Überarbeitung und Verschärfung der Nitratrichtlinie und die Einführung einer europaweiten Stickstoffüberschussabgabe für landwirtschaftliche Betriebe;
 - die Einbeziehung Russlands in das Anlaufverbot in Häfen der EU für Tanker mit nur einer Außenhülle noch vor 2015;
 - eine Abkehr von der Nutzung von Methanhydraten, da dieser Abbau neben anderen Umweltproblemen zu weiteren schädlichen Einleitungen führen wird;
 - eine rasche Einigung auf eine gemeinsame Position der 27 EU-Mitgliedstaaten, um im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) Vorschläge zur Einbeziehung des Schiffsverkehrs in das Klimaschutzregime zu unterbreiten;
 - die Einführung strenger Grenzwerte für Emissionen von Schwefel- und Stickoxiden, Feinstaub und Ruß sowie Treibhausgasen in EU-Gewässern; analog dem Kfz-Verkehr sind ergänzend zu den IMO-Regelungen verbindliche EU-Abgasnormen zu definieren;
 - ein EU-weites Verbot für die Verwendung von Abfallstoffen aus Raffinerien als Treibstoff; gemeinsam mit der Mineralölwirtschaft sind Möglichkeiten einer umweltschonenden Verwendung von Raffinerierückständen an Land (z. B. als REA-Gips) zu eruieren;
 - die Einführung von nach Emissionen gestaffelten Befahrungsabgaben für alle europäischen Gewässer und Hafengebühren in allen europäischen Häfen;
 - eine Anwendung des Verursacherprinzips für Schiffsemissionen, z. B. durch eine differenzierte Tonnagesteuer zur Internalisierung der Umweltfolgekosten;
 - Anreize für Schiffsbetreiber, die sogenannten Clean-Shipping-Modelle auf der Basis erneuerbarer Energiequellen zu entwickeln und zu betreiben, etwa die Nutzung von Windkraft mit einem Bonus in der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie Anreizsysteme für Schiffsbetreiber, die mit Motorennachrüstung Emissionen reduzieren;
 - die Entwicklung von EU-Zertifizierungsstandards für ein ökologisches und effizientes sogenanntes Clean Ship;
- sich bei der IMO und in der internationalen Klimaschutzpolitik einzusetzen für
 - die Einbindung des Schiffsverkehrs in die Reduktionsverpflichtungen eines Kyoto-Nachfolgeprotokolls;
 - internationale Ziele und praktikable Verfahren zur Reduktion von Treibhausgasemissionen im internationalen Schiffsverkehr (möglichst unter dem Dach der IMO);
 - die Prüfung verschiedener marktbasierter Instrumente zur Reduzierung der CO₂-Emission wie etwa dem Emissionshandel;

- ein Ende der Rückstandsölnutzung mit dem Ziel, weltweit zukünftig schwefelarme Kraftstoffe mit maximal 0,1 Prozent Schwefelanteil im Schiffsverkehr zu nutzen;
- weltweit verbindliche Abgasnormen für Schiffe nach der bestverfügbaren Technik und deren regelmäßige Verschärfung mit dem Ziel einer langfristigen Angleichung an die Werte für den Landverkehr;
- die Möglichkeit, regionale Grenzwerte für Abgase in Küstenregionen, auf Seeschiffahrtsstraßen und in Häfen festzulegen;
- die Festlegung weltweiter Grenzwerte und Normen für die Energieversorgung von Schiffen während der Hafenliegezeit, um die Schadstoffausstöße in Häfen zu reduzieren;
- weltweite Vorschriften für eine an der Ökoeffizienz orientierte Richtgeschwindigkeit für Schiffe;
- einen international anwendbaren Umweltindex, der die Umweltverträglichkeit von Schiffen bewertet;
- alternative Antriebe mit erneuerbaren Energiequellen, einschließlich der Förderung von Sonnenenergie und Windkraft;
- sich für eine verstärkte Forschungsförderung sowohl im Rahmen der EU als auch auf nationaler Ebene einzusetzen; Ziele sind dabei
 - ein European Clean Ship, d. h. ein Niedrigemissionsschiff mit energiesparenden Technologien und alternativen Antriebssystemen (z. B. optimierte Wind- oder Solarantriebe);
 - die Förderung und Entwicklung von Technologien zur Verringerung des Schadstoffausstoßes, wie Katalysatoren, Partikelfilter, Wind- oder Solarantriebssysteme und energieeffiziente Schiffsmotoren;
 - praktikable Technologien und Standards für die Stromversorgung von Schiffen während der Liegezeit in Häfen und die Entwicklung von Best-Practice-Modellen.

Berlin, den 18. Mai 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion