



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 – 2014

Plenarsitzungsdokument

A7-0209/2013

7.6.2013

BERICHT

über das „blaue Wachstum“ – Förderung des nachhaltigen Wachstums in der Schifffahrt, im Seeverkehr und im Fremdenverkehr in der EU (2012/2297(INI))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichtersteller: Spyros Danellis

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	3
BEGRÜNDUNG.....	19
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR REGIONALE ENTWICKLUNG.....	23
STELLUNGNAHME DES FISCHEREIAUSSCHUSSES.....	27
ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS	31

ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

über das „blaue Wachstum“ – Förderung des nachhaltigen Wachstums in der Schifffahrt, im Seeverkehr und im Fremdenverkehr in der EU (2012/2297(INI))

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission vom 13. September 2012 „Blaues Wachstum – Chancen für nachhaltiges marines und maritimes Wachstum“ (COM(2012)0494),
- in Kenntnis des Berichts der Kommission vom 11. September 2012 „Fortschrittsbericht zur integrierten Meerespolitik der EU“ (COM(2012)0491) und das dazugehörige Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen (SWD(2012)0255),
- in Kenntnis der Erklärung von Limassol vom 8. Oktober 2012 zu einer meerespolitischen Agenda für Wachstum und Beschäftigung,
- in Kenntnis des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (UNCLOS), das am 16. November 1994 in Kraft getreten ist,
- in Kenntnis des Vorschlags der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die maritime Raumordnung und das integrierte Küstenzonenmanagement (COM(2013)0133),
- in Kenntnis des Arbeitsdokuments der Kommissionsdienststellen vom 31. Oktober 2012 „Überblick über Politik, Rechtsvorschriften und Initiativen der EU bezüglich der Abfälle im Meer“ (SWD(2012)0365),
- in Kenntnis des Grünbuchs der Kommission vom 29. August 2012 „Meereskenntnisse 2020 – Von der Kartierung des Meeresbodens bis zur ozeanografischen Prognose“ (COM(2012)0473),
- in Kenntnis des Weißbuchs der Kommission vom 28. März 2011 „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (COM(2011)0144),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission vom 30. Juni 2010 „Europa – wichtigstes Reiseziel der Welt: ein neuer politischer Rahmen für den europäischen Tourismus“ (COM(2010)0352),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission vom 21. Januar 2009 „Mitteilung und Aktionsplan zur Errichtung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen“ (COM(2009)0010),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission vom 10. Oktober 2007 über eine integrierte Meerespolitik für die Europäische Union (COM(2007)0575),
- in Kenntnis des Grünbuchs der Kommission vom 7. Juni 2006 „Die künftige

Meerespolitik der EU: eine europäische Vision für Ozeane und Meere“
(CPM(2006)0275),

- unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 27. September 2011 zu „Europa – wichtigstes Reiseziel der Welt: ein neuer politischer Rahmen für den europäischen Tourismus“¹,
 - unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 21. Oktober 2010 zur Integrierten Meerespolitik (IMP) – Bewertung der bisherigen Fortschritte und neue Herausforderungen²,
 - unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 5. Mai 2010 zu den strategischen Zielen und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018³,
 - unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 16. Dezember 2008 zu den Auswirkungen des Fremdenverkehrs in Küstenregionen – Aspekte der regionalen Entwicklung⁴,
 - unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 20. Mai 2008 zu einer integrierten Meerespolitik für die Europäische Union⁵,
 - unter Hinweis auf seine EntschlieÙungen vom 12. Juli 2007 zur künftigen Meerespolitik der Europäischen Union: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere⁶,
 - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 20. März 2013 zur „Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Blaues Wachstum – Chancen für nachhaltiges marines und maritimes Wachstum“,
 - in Kenntnis der Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 31. Januar 2013 „Blaues Wachstum – Chancen für nachhaltiges marines und maritimes Wachstum“,
 - auf der Grundlage von Artikel 48 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr und die Stellungnahmen des Fischereiausschusses und des Ausschusses für Regionalentwicklung (A7-0209/2013),
- A. in der Erwägung, dass über 70 % der Erdoberfläche von Ozeanen und Meeren bedeckt sind, die bei der Bewältigung von langfristigen Herausforderungen, denen die EU gegenübersteht, wie beispielsweise dem Klimawandel und dem internationalen Wettbewerb, eine entscheidende Rolle spielen;
- B. in der Erwägung, dass es innerhalb der EU sechs große Küstengebiete (Atlantik, Nordsee, Ostsee, Schwarzes Meer, Mittelmeer und Regionen in äußerster Randlage) gibt, die in

¹ ABl. C 56 E vom 26.2.2013, S. 41.

² ABl. C 70E vom 8.3.2012, S. 70.

³ ABl. C 81 E vom 15.3.2011, S. 10.

⁴ ABl. C 45 E vom 23.2.2010, S. 1.

⁵ ABl. C 279 E vom 19.11.2009, S. 30.

⁶ ABl. C 175 E vom 10.7.2008, S. 531.

Bezug auf ihre Bodenschätze und die Art der dort stattfindenden Tätigkeiten Unterschiede aufweisen;

- C. in der Erwägung, dass die Hälfte der europäischen Bevölkerung an der 89 000 km langen europäischen Küste lebt und dass deshalb die regionalen und lokalen Behörden diesem demographischen Druck bei der Umsetzung staatlicher Politik Rechnung tragen sollten;
- D. in der Erwägung, dass sich die maritime Wirtschaft durch den technologischen Fortschritt und die Erschließung neuer Quellen für nachhaltiges Wachstum bis 2020 erwartungsgemäß um 590 Mrd. EUR vergrößern wird und somit insgesamt 7 Mio. Arbeitsplätze gesichert werden
- E. in der Erwägung, dass der zu erwartende Anstieg der menschlichen Tätigkeit in einer sensiblen Meeresumwelt erfolgen wird, in der sich nur 10 % der Meereshabitats und 2 % der Meeresarten in einem guten Zustand befinden, wodurch deutlich wird, dass die Nachhaltigkeit der Meeresumwelt nicht durch maritime Wirtschaftstätigkeiten untergraben werden darf;
- F. in der Erwägung, dass Investitionen in natürliches Kapital und in Humankapital von entscheidender Bedeutung sind, um den gegenwärtigen Herausforderungen zu begegnen, darunter insbesondere die wirtschaftliche und soziale Nachhaltigkeit der menschlichen Tätigkeiten, der gute Umweltzustand und die Anpassung an den Klimawandel zur Bekämpfung der Küstenerosion und der Übersäuerung der Meere sowie zum Schutz der Artenvielfalt, unter Berücksichtigung dessen, dass gesunde und produktive Ökosysteme für die Entwicklung einer nachhaltigen und wettbewerbsfähigen blauen Wirtschaft unverzichtbar sind;
- G. in der Erwägung, dass der Umfang und die Reichweite der ökologischen Auswirkungen der Schwerpunktbereiche des blauen Wachstums höchst ungewiss und möglicherweise schädigend sind, da unser Wissen über die Vielschichtigkeit der Meeresökosysteme begrenzt ist, und dass der entsprechende Entscheidungsprozess deshalb vom Vorsorgeprinzip geprägt sein sollte, das in Artikel 19 Absatz des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) verankert ist;
- H. in der Erwägung, dass der Sektor der Küsten- und Meerespolitik in die allgemeine Programmplanung 2014–2020 aufgenommen werden und in die Ziele der Strategie Europa 2020 einfließen sollte;
- I. in der Erwägung, dass im Rahmen des Ziels eines intelligenten, nachhaltigen und inklusiven Wachstums für die Küsten- und Inselregionen eine detaillierte Analyse der systemischen und strukturellen Schwierigkeiten dieser Regionen unabdingbar ist;
- J. in der Erwägung, dass das Inselsystem der EU im Hinblick auf den Seeverkehr wesentlich höhere Kosten zu tragen hat als die anderen Küstenregionen der EU;
- K. in der Erwägung, dass der saisonale Charakter des Tourismus die Entwicklung der Küsten- und Inselregionen stark beeinträchtigt und dass eine Ad-hoc-Strategie zur Bekämpfung dieses Phänomens ausgearbeitet werden sollte;

- L. in der Erwägung, dass eine Koordinierung der makroregionalen Ansätze und der entsprechenden Aktionspläne für die Meeresbecken der EU erforderlich ist;
- M. in der Erwägung, dass dieser Bericht den Fahrplan des Europäischen Parlaments zur Unterstützung des blauen Wachstums darstellt;

Allgemeiner Kontext

1. begrüßt die Mitteilung der Kommission zum blauen Wachstum, das die maritime Dimension der Strategie „Europa 2020“ darstellt und die Möglichkeiten der maritimen Wirtschaft zur Schaffung von intelligentem, nachhaltigem und integrativem Wachstum und von Arbeitsplätzen klar aufzeigt;
2. begrüßt den Bericht der Kommission über den Fortschritt der Integrierten Meerespolitik (IMP); bekräftigt erneut die Unterstützung der IMP und unterstreicht, dass deren Förderung weiterhin das wichtigste Instrument zur Unterstützung des blauen Wachstums darstellt;
3. erkennt an, dass das Meer und die Ozeane zunehmend eine Schlüsselrolle für das künftige weltweite Wirtschaftswachstum spielen werden; erwägt, dass die Strategie des blauen Wachstums als Teil der Integrierten Meerespolitik die Entwicklung von Synergien und koordinierten politischen Maßnahmen fördert und so einen europäischen Mehrwert erzeugt und zur Schaffung von Arbeitsplätzen in den maritimen Wirtschaftszweigen beiträgt;
4. ist der Ansicht, dass die lokalen, regionalen, nationalen und europäischen Behörden, um die Wettbewerbsfähigkeit der in der maritimen Wirtschaft tätigen Sektoren der Union zu steigern, die notwendigen Voraussetzung für nachhaltiges Wachstum schaffen müssen, wie beispielsweise durch maritime Raumplanungssysteme, den Ausbau der Infrastruktur, den Zugang zu beruflichen Qualifikationen und die Sicherung der Finanzierung; unterstreicht die Bedeutung des Austauschs von Informationen und bewährten Praktiken zwischen den Behörden auf unterschiedlichen Ebenen mittels des Aufbaus einer entsprechenden Plattform auf EU-Ebene;
5. weist darauf hin, dass die Sicherung einer ausreichenden Finanzierung für kleine und mittlere Unternehmen (KMU), die in den Bereichen des blauen Wachstums tätig sind, eine Herausforderung darstellen wird, und begrüßt daher Initiativen wie die neuen Regelungen der EU für Risikokapitalfonds, die den Zugang von KMU zu Finanzmitteln erleichtern;
6. ist der Ansicht, dass es in einer Zeit, da in den Mitgliedstaaten öffentliche Investitionen gekürzt werden, unbedingt notwendig ist, dass Entwicklungsmaßnahmen und insbesondere kostenintensive Vorhaben wie im Bereich der Infrastrukturen für Verkehr, Energie und Telekommunikation während des Programmzeitraums 2014–2020 und darüber hinaus eine ausreichende Finanzierung erhalten; fordert die Mitgliedstaaten auf, die verfügbaren Finanzierungsinstrumente und Gemeinschaftsmittel auf Projekte der blauen Wirtschaft zu lenken;

7. hebt hervor, dass – insbesondere im nächsten Mehrjährigen Finanzrahmen für den Zeitraum 2014–2020 – die besonderen Bedürfnisse der Mitgliedstaaten berücksichtigt werden müssen, die mit Finanzmitteln unterstützt wurden und für die es immer schwieriger wird, kostenintensive Vorhaben umzusetzen, sowie die Bedürfnisse der Regionen in äußerster Randlage und der Inselregionen, die aufgrund ihrer Randlage und ihrer natürlichen Gegebenheiten unter strukturellen Nachteilen leiden;
8. nimmt die wirtschaftlich katastrophalen Bedingungen und das soziale Elend zur Kenntnis, die in verschiedenen Regionen und vor allem in den Inselregionen herrschen, insbesondere im Mittelmeerraum und in den Regionen, die weit entfernt vom Festland liegen; hebt hervor, dass die Inseln durch die Randlage in Bezug zum Binnenmarkt in wirtschaftliche und industrielle Stagnation geraten und unter Entvölkerung leiden, weshalb die europäischen Organe besondere Maßnahmen ergreifen müssen; fordert die Kommission daher auf, die Einrichtung von Freihandelszonen in Erwägung zu ziehen, durch die aufgrund des Wegfalls des Steuerdrucks und der Anziehung ausländischer Direktinvestitionen die Rezessionsspirale gebremst werden kann, die in den Inselregionen das Wachstum und die Entwicklung hindert;
9. hebt die Rolle von Strategien für einzelne Meeresbecken bei der Förderung einer regionalen Entwicklung und des wirtschaftlichen, territorialen und sozialen Zusammenhalts, bei der Ankurbelung der Europäischen Wirtschaft, bei der Förderung eines integrativen blauen Wachstums und bei der Schaffung von Arbeitsplätzen sowie beim Schutz der Meeresumwelt und der Artenvielfalt an den Küsten hervor; fordert, dass diese Strategien, verbunden mit den gegenwärtigen und zukünftigen makroregionalen Ansätzen, für alle europäischen Meeresbecken wirksam eingeführt werden und dass für ihre Umsetzung seitens der EU und aus anderen Quellen angemessene Finanz- und Verwaltungsmittel bereitgestellt werden; ist der Auffassung, dass die Rolle der Regionen bei der Ausarbeitung von Strategien für die Meeresbecken gestärkt werden muss; erkennt in dieser Hinsicht den Beitrag der territorialen und grenzüberschreitenden Kooperation zur Lösung der Probleme der Küsten- und Meeresregionen an;
10. begrüßt die Fortschritte, die bei der Umsetzung der EU-Strategien für den Ostseeraum und die Atlantikregion erzielt wurden, und bestätigt seine Aufforderung an die Kommission, eine EU-Strategie für die Schwarzmeerregion zu entwickeln;
11. fordert die nachhaltige Unterstützung der Union und der Mitgliedstaaten für die Schaffung regionaler und grenzüberschreitender maritimer Cluster; betont deren strategische Bedeutung für die Einnahme einer Führungsrolle bei wirtschaftlichen Aktivitäten im Zusammenhang mit dem blauen Wachstum; ist der Auffassung, dass deren Entwicklung ein Motor für den Austausch von Wissen und bewährten Verfahren, für Synergien zwischen den Branchen der blauen Wirtschaft und für Investitionsattraktivität ist;
12. hebt die engen Verflechtungen zwischen dem blauen Wachstum und dem Klimawandel hervor und betont, dass alle maritimen Tätigkeiten mit der EU-Strategie zur Anpassung an den Klimawandel in Einklang gebracht werden müssen, um zu einem stärker klimaresistenten Europa beizutragen;
13. weist insbesondere darauf hin, dass die gestiegene wirtschaftliche Tätigkeit im Zusammenhang mit dem blauen Wachstum nicht zu Lasten der Meeresökosysteme und

der Ökosysteme an den Küsten gehen darf, die ausgesprochen empfindlich sind und zu den ersten Ökosystemen gehören, die unter den Auswirkungen des Klimawandels leiden; hebt hervor, dass das blaue Wachstum mit den Umweltzielen und dem Ökosystemansatz der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL) und der Richtlinie über die strategische Umweltprüfung kompatibel sein muss, und bekräftigt, dass in Fällen von Unsicherheit das Vorsorgeprinzip einzuhalten ist; betont, dass bei allen Wirtschaftsaktivitäten im Zusammenhang mit dem blauen Wachstum die Sicherheit und die Gefahrenabwehr im Seeverkehr sichergestellt sein sollten;

14. weist besorgt auf die Umweltauswirkungen der Abfälle im Meer in allen europäischen Meeresbecken hin und ruft die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, sich auf die vollständige Umsetzung und Durchsetzung der einschlägigen Richtlinien der EU zu konzentrieren, wie auf die Richtlinien betreffend die Abfallwirtschaft, Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände, die Wasserqualität und Meeresstrategie;
15. betont, dass alle maritimen Aktivitäten, einschließlich jener, die im Rahmen der IMP erfolgen, dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (UNCLOS) zu entsprechen haben; unterstreicht die Notwendigkeit eines gemeinsamen Ansatzes der EU im Hinblick auf die Erforschung, die Nutzung, die Erhaltung und die Bewirtschaftung der natürlichen Ressourcen des Meeres, der eine effektive und sichere Abgrenzung der ausschließlichen Wirtschaftszonen (AWZ) zwischen den EU-Mitgliedstaaten und Drittstaaten nach internationalem Recht gewährleistet;
16. betont in dieser Hinsicht die Notwendigkeit der Rechtssicherheit für alle Beteiligten, die in Meeresgebieten investieren, und unterstützt neue Anreize, um das Potenzial der ausschließlichen Wirtschaftszonen der Mitgliedstaaten in vollem Umfang auszuschöpfen;

Maritime Raumplanung und Integriertes Küstenzonenmanagement

17. begrüßt den Legislativvorschlag der Kommission für die Maritime Raumordnung (MRO) und das Integrierte Küstenzonenmanagement (IKZM) als notwendige Maßnahmen im Umgang mit der wachsenden Zahl von Tätigkeiten in Küsten- und Meeresgebieten und zum Schutz der Meeresumwelt, zur Sicherstellung eines harmonischen Nebeneinanders der Aktivitäten und zur Vermeidung von Konflikten bei der Nutzung der Küsten- und Meeresgebiete; ist der Auffassung, dass in diesem Rahmen ein ökosystemorientierter Ansatz zur Steuerung menschlicher Tätigkeiten an Küsten- und in Meeresgebieten bevorzugt werden sollte;
18. weist darauf hin, dass die MRO voraussichtlich zu einer Senkung der Unternehmenskosten und zur Verbesserung des Investitionsklimas führen wird, während die IKZM die Koordination der Tätigkeiten im Küstengebiet erleichtert und die Governance des Küstengebiets insgesamt verbessert;
19. ruft die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, angesichts der Tatsache, dass zwischen den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Entwicklung der Verwaltungssysteme in Meeres- und Küstengebieten erhebliche Unterschiede bestehen, die Verbreitung bewährter Praktiken und die Umsetzung der im Rahmen der vorbereitenden Maßnahmen gewonnenen Erkenntnisse sicherzustellen; ist dennoch der Auffassung, dass ein flexibler

Ansatz erforderlich ist, damit die Mitgliedstaaten die europäischen Leitlinien zur Raumplanung im Meeres- und Küstenbereich unter Berücksichtigung der lokalen Besonderheiten und Bedürfnisse in Zusammenarbeit mit den lokalen Behörden umsetzen können;

20. ist der Ansicht, dass die Schnittstellen zwischen land- und seegestützter Raumplanung gestärkt werden sollten, um die Kontinuität der menschlichen Aktivitäten und der Logistikkette sowie die Vernetzung zwischen den Küsten und ihrem Hinterland sicherzustellen; ist der Ansicht, dass dies dazu beitragen könnte, das Phänomen, dass Küsten als Grenzen behandelt werden, zu beseitigen;
21. weist darauf hin, dass wissenschaftliche Kenntnislücken in Bezug auf maritime Tätigkeiten und die Umwelt für die Planung der Raumordnung Hemmnisse darstellen und die Bedeutung der Initiative „Meereskenntnisse 2020“ sowie konkreter Ziele, wie z. B. die Kartierung des Meeresbodens der europäischen Gewässer bis 2020, unterstreichen; weist darauf hin, dass die Kartierung des Meeresbodens einheitlich erfolgen sollte, damit die verschiedenen interessierten europäischen Stellen, insbesondere Forschungseinrichtungen, Hochschulen, und öffentliche Einrichtungen, besser auf die Informationen zugreifen können;
22. fordert die Kommission nachdrücklich auf, die Mitgliedstaaten dabei zu unterstützen, Pläne zur Registrierung und Kartierung der Wracks und der archäologischen Stätten am Meeresboden, die ein wichtiger Teil des historischen und kulturellen Erbes der Union sind, zu erstellen; betont die Notwendigkeit, das Verständnis und Studium solcher Stätten zu erleichtern und dazu beizutragen, die Plünderungen, die in ihnen vorkommen, zu verhindern und so ihre ordnungsgemäße Erhaltung zu erleichtern;

Maritime Kompetenzen und Beschäftigung

23. vertritt die Ansicht, dass die Gesamtbeschäftigung in der blauen Wirtschaft bis 2020 die geschätzte Zahl von sieben Millionen übersteigen kann, sofern sie durch Ausbildungsmaßnahmen unterstützt wird, die mobile Arbeitskräfte mit der erforderlichen Spezialisierung und Erfahrung gewährleisten;
24. wiederholt seine Aufforderung, die Arbeits-, Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen in den maritimen Berufen deutlich zu verbessern; ruft die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, ihre Bemühungen in diesem Bereich zu verstärken, um die Ausübung dieser Berufe besser abzusichern und so die Attraktivität der Arbeitsplätze in der blauen Wirtschaft und in damit verbundenen Branchen zu erhöhen;
25. betont, dass es notwendig ist, die Arbeitsbedingungen von Seeleuten durch geeignete Mittel zu verbessern, das Seearbeitsübereinkommen der IAO in Gemeinschaftsrecht umzusetzen und ein Programm für die Qualifizierung und Ausbildung von Seeleuten und insbesondere die Einstellung von jungen Menschen, auch aus Drittländern, vorzuschlagen;
26. fordert die Kommission auf, die Bemühungen auf regionaler Ebene intensiv zu überwachen und zu unterstützen, um die Kompetenzen und Berufe, die im Rahmen der Bereiche der maritimen Wirtschaft gefordert werden, zu bewerten und zu gewährleisten, dass Initiativen wie das „EU-Kompetenzpanorama“ die Belange der blauen Wirtschaft

widerspiegeln;

27. erachtet es für wichtig, dass die Kommission gemeinsam mit den Mitgliedstaaten einen Aktionsplan zur Förderung von Berufen ausarbeitet, die in direktem oder indirektem Zusammenhang mit der blauen Wirtschaft stehen, um die Bevölkerung für diese Berufe zu gewinnen;
28. fordert die Kommission auf, Initiativen zur Mobilität der Arbeitnehmer zwischen den Wirtschaftsbereichen und Mitgliedstaaten wie beispielsweise mittels des langjährigen Austauschs von Studenten, Lehrkräften und Jungunternehmern vom Typ „Erasmus“ zu fördern; unterstützt die Zusammenarbeit zwischen den Unternehmen und Ausbildungsanbietern, um Absolventen auf die Beschäftigungsmöglichkeiten in neuen Bereichen vorzubereiten;
29. fordert die Kommission auf, zur Einsetzung und Finanzierung europäischer Branchenräte für Beschäftigung und Qualifikationen mit den Vertretern der maritimen Branchen sowie mit Ausbildungsträgern zusammenzuarbeiten, um die Arbeitsplätze, die Änderungen in Bezug auf die erforderlichen Kompetenzen und die entsprechenden Ausbildungsbelange zu erfassen;
30. fordert die Kommission auf, eine Initiative zur Förderung der Mobilität von Forschern nach dem Erasmus-Modell insbesondere in den Küstenregionen zu entwickeln, die sich vornehmlich auf Tourismus, Energie und Biotechnologie bezieht und vorrangig in der Nebensaison durchgeführt wird, um den menschlichen Einfluss auf die immer sensibleren Ökosysteme nachhaltig einzubeziehen und gleichzeitig die Verwendung der Infrastruktur in den Küsten- und Inselregionen zu optimieren;

Forschung und Innovation

31. weist auf die Kapazitäten der Spitzenforschung in der EU im maritimen Bereich hin und auf ihre Bedeutung für eine fundierte Politikgestaltung und ein innovationsorientiertes Geschäftsleben, jedoch auch auf die Schwierigkeiten, denen sich Unternehmen bei der Vermarktung von Forschungsergebnissen gegenübersehen;
32. unterstreicht, dass das Programm Horizont 2020, mit einfacheren Verfahren und besserer Unterstützung für Innovation, die Meeresforschung und die maritime Forschung erheblich unterstützen könnte, um die Marktumsetzung zu verbessern, aufbauend auf der Erfahrung der „Ozean von morgen“-Projekte;
33. fordert die Kommission auf, ihre EU-Strategie für Meeresforschung und maritime Forschung bis 2014 zu aktualisieren und konkrete Maßnahmen vorzulegen, um die Synergieeffekte und die Wissensverbreitung unter den Forschern in der EU zu verbessern;
34. weist darauf hin, dass lediglich gesunde Meeresökosysteme die Basis für eine gesunde und nachhaltige blaue Wirtschaft bilden können; fordert die Kommission auf, die kumulativen Auswirkungen der menschlichen Nutzung des Meeresraums und der maritimen Tätigkeiten in allen Sektoren weiterhin zu erforschen;
35. fordert die Kommission auf, eine angemessene langfristige Umweltüberwachung

durchzuführen und Forschung in Bezug auf Frühwarnsysteme zu betreiben;

36. betont die Bedeutung von Projekten wie dem Europäischen Meeresbeobachtungs- und Datennetzwerk (EMODnet) für den erleichterten Austausch und die Verfügbarkeit von Forschungsdaten;

Schifffahrt und Schiffbau

37. weist mit Besorgnis darauf hin, dass die Schifffahrt innerhalb der EU weiterhin durch überverhältnismäßige Verwaltungs- und Zollverfahren belastet wird, die die Vision eines europäischen Seeverkehrsraums gefährden und das wirtschaftliche Wachstum der Branche, insbesondere der Seekabotage und der Meeresautobahnen, behindern; ist der Ansicht, dass eine einheitliche innergemeinschaftliche Regelung der Seeschifffahrt entwickelt werden sollte, die für die Sicherstellung des freien Verkehrs von Gütern und Personen auf den Gemeinschaftsgewässern unerlässlich ist;
38. begrüßt den Erfolg des Pilotprogramms „Blauer Gürtel“ und ruft die Kommission auf, die notwendigen Legislativvorschläge zur Schaffung eines „Blauen Gürtels“, einschließlich der notwendigen Überarbeitung des Zollkodex der EU innerhalb des Jahres 2013 vorzulegen;
39. weist darauf hin, dass die Förderung des Seeverkehrs nicht nur dem Wirtschaftswachstum und der Beschäftigung zugutekommt, sondern auch dem im Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“ festgelegten Ziel, 50 % des Straßengüterverkehrs auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr bis 2050 zu verlagern;
40. betont, dass die Funktion der Meeresautobahnen als wichtige europäische Korridore ausgeweitet werden muss, und hebt hervor, dass es zur Sicherstellung der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Schifffahrtssektors dringend notwendig ist, nahtlose Transportketten zur Beförderung von Passagieren und Fracht mit verschiedenen Verkehrsträgern zu schaffen; fordert die Kommission in diesem Zusammenhang auf, eine Mitteilung über die betreffenden politischen Maßnahmen und diesbezügliche Fortschritte, Entwicklungen und Perspektiven auszuarbeiten; ist der Ansicht, dass die größeren Inseln vollständig in die Meeresautobahnen integriert werden sollten, um ihre Erreichbarkeit und ihre wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern;
41. betont, dass die maritime Sicherheit für die nachhaltige Förderung des Seeverkehrs, das nachhaltige Wirtschaftswachstum, die Beschäftigung im maritimen Sektor und nachhaltige Umweltstandards in diesem Sektor von wesentlicher Bedeutung ist; betont, dass das Vorsorgeprinzip angewandt werden sollte, um neuen Risiken vorzugreifen und allen Arten von Katastrophen im Seeverkehr vorzubeugen; weist darauf hin, dass nicht nur in der EU Maßnahmen auf diesem Gebiet getroffen werden sollten, sondern auch auf internationaler Ebene und insbesondere in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation;
42. betont, dass mit der Umsetzung des dritten Maßnahmenpakets für Seeverkehrssicherheit die Qualität der europäischen Flaggen, die Arbeit der Klassifikationsgesellschaften, die Hafenstaatkontrolle von Schiffen, die Überwachung des Schiffsverkehrs, die Untersuchung von Unfällen und der Schutz der Opfer verbessert werden; fordert die

Mitgliedstaaten auf, die effiziente Umsetzung dieses Gesetzgebungspaketes zu beschleunigen;

43. betont, dass im Rahmen der Seeverkehrspolitik alle einschlägigen Bedenken in den Bereichen Wirtschaft, Umwelt und öffentliche Gesundheit berücksichtigt werden sollten; fordert die Kommission auf, die Auswirkungen der Einhaltung der Umwelt- und Gesundheitsanforderungen durch den EU-Schifffahrtssektor genau zu überwachen und gegebenenfalls spezifische Maßnahmen vorzuschlagen, um negativen Auswirkungen auf dessen Wettbewerbsfähigkeit entgegenzuwirken; weist darauf hin, dass durch die Rechtsvorschriften für die Abwrackung von Schiffen und für den Schwefelgehalt in Schiffskraftstoffen ein höheres Umweltschutzniveau erzielt und gleichzeitig das Ziel wirksam gewahrt werden sollte, im Einklang mit den Klimaschutzzielen der Union Verkehr von der Straße auf die See zu verlagern;
44. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, ihre Anstrengungen zur Erreichung eines internationalen Übereinkommens zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr erheblich zu verstärken und dabei die zunehmenden Auswirkungen von Treibhausgasemissionen von Schiffen zu berücksichtigen;
45. weist darauf hin, dass umweltfreundliche Kraftstoffe wie Flüssigerdgas eine wichtige Rolle spielen können, um das Ziel der Reduzierung der CO₂-Emissionen der EU aus Bunkerölen im Seeverkehr um mindestens 40 % bis 2050 zu erreichen;
46. betont die Notwendigkeit, die Entwicklung effizienter und nachhaltiger Hafendienste und -infrastrukturen zu unterstützen, um den Herausforderungen des erwarteten Anstiegs des Seeverkehrs, der Verminderung von Umwelt- und Lärmbelastungen, der Verlagerung des Verkehrs vom Land auf das Meer sowie der Flüssigkeit und Intermodalität des Transports von Personen und Waren zu begegnen; unterstützt die parallele Entwicklung von Tätigkeiten zur Schiffsreparatur und zur Schiffsabwrackung in den europäischen Häfen;
47. macht auf die Möglichkeit aufmerksam, Logistik-Plattformen zu schaffen, die den Güterverkehr zwischen Europa und den übrigen Volkswirtschaften weltweit erleichtern; weist auf die strategische Bedeutung der Beförderung zur See und die Verbindungen zwischen den Regionen in äußerster Randlage und anderen kontinentalen Territorien hin;
48. weist darauf hin, dass der Schiffbausektor der EU durch die Nutzung von Chancen im Hinblick auf die Nachfrage nach „sauberen Schiffen“ (mit erhöhter Energieleistung und niedrigeren Emissionen an SO_x und NO_x) sowie nach Schiffen und Konstruktionen, die für den Bau, die Errichtung und den Betrieb von Offshore-Windparks geeignet sind, verstärkt zu Wachstum und Beschäftigung beitragen kann; fordert den Schiffbausektor der EU auf, diese Gelegenheit zu ergreifen, insbesondere vor dem Hintergrund des erwarteten Anstiegs des Kurzstreckenseeverkehrs an der europäischen Küste;
49. fordert den Rat auf, eine Einigung mit dem Parlament zu erzielen und eine Verordnung für eine umweltgerechte Abwrackung von Schiffen unter Sicherung der Arbeitsbedingungen der Beschäftigten zu verabschieden, womit der Schiffbauindustrie der Europäischen Union ermöglicht wird, ein wettbewerbsfähigeres Materialrecycling zu betreiben;
50. fordert die Kommission auf, die Umsetzung der Strategie „LeaderSHIP 2020“ zu

vereinfachen und die ermittelten Maßnahmen zur Bewältigung der im europäischen Schiffbausektor bestehenden Herausforderungen, wie beispielsweise des Zugangs zu Finanzierungsmitteln, der Kompetenzen und der internationalen Wettbewerbsfähigkeit, zu unterstützen;

Meeres- und Küstentourismus

51. fordert die Mitgliedstaaten auf, unter direkter Mitwirkung der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften und der Organisationen der Zivilgesellschaft die Initiativen zur Entwicklung und zum Ausbau der Infrastruktur für einen nachhaltigen Tourismus zu unterstützen, wobei die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität besonders zu berücksichtigen sind, und alle denkbaren Anstrengungen zu unternehmen, um unter Einhaltung der Rechtsvorschriften für den Umweltschutz Bürokratie und Intransparenz in diesem Bereich zu beseitigen;
52. fordert die Förderung und Unterstützung des Fremdenverkehrs als Triebkraft für Wachstum und Beschäftigung in Küstengebieten; vertritt die Auffassung, dass eine gesunde Umwelt für jede Form des Fremdenverkehrs in Küstenregionen von entscheidender Bedeutung ist und dass deshalb jede erdenkliche Anstrengung unternommen werden sollte, um diese zu schützen; hebt die Notwendigkeit hervor, eine nachhaltige Infrastruktur für die Entwicklung neuer Formen des Fremdenverkehrs, insbesondere für Bereiche des Fremdenverkehrs mit hohem Wachstumspotenzial, wie zum Beispiel umweltbedachte Agro-Fischerei, Fremdenverkehr und nachhaltiger Wassersport, bereitzustellen; begrüßt Initiativen zur Förderung grenzüberschreitender Fremdenverkehrsstrategien auf Ebene der Meeresbecken;
53. betont, dass die Erosion der europäischen Küstengebiete, der Schutz des ökologischen Erbes und der Tierwelt in Europa sowie die Verbesserung der Wasserqualität weiterhin wichtige zu lösende Probleme sind; betont deshalb die Notwendigkeit, angemessen in diese Bereiche zu investieren, um einen nachhaltigen und qualitativ hochwertigen Strand- und Unterwassertourismus zu fördern;
54. betont, dass Maßnahmen zur Nutzung und Erschließung der Küstenregionen und des maritimen und marinen Erbes mit Maßnahmen zum Schutz und zur Wiederherstellung einhergehen müssen;
55. weist auf die Bedeutung der Schaffung bzw. Aufwertung höherer Fachschulen (Tourismusmanagement und Tourismuswirtschaft, Berufe im Tourismusbereich, Schifffahrtsschulen, Kochschulen etc.), der Verbesserung der Ausbildungsangebote mit dem Ziel, die Qualität von Tourismusleistungen und -produkten zu erhöhen, des Einsatzes neuer Technologien und der Anpassung an den Klimawandel hin;
56. betont die Notwendigkeit, die Verfahren zur Ausstellung von Visa zu vereinfachen, um die damit verbundenen Kosten zu senken, und für Besucher aus Drittländern, insbesondere aus den BRIC-Staaten, Mehrfachvisa auszustellen; fordert die Kommission auf, neue „intelligente“ Möglichkeiten zur Ausstellung von Touristenvisa zu prüfen und umzusetzen, um die Ströme einreisender Touristen zu maximieren;
57. betont, dass der Kreuzfahrtsektor eine wichtige Einnahmequelle für die europäischen

Häfen und die Gemeinden in deren Nachbarschaft darstellt, was ebenfalls für die Entwicklung und Nutzung von energieeffizienteren Schiffen mit niedrigeren Emissionen entscheidend ist; regt die Planung attraktiver Tourismusprogramme an, die auf die Verstärkung des Besuchererlebnisses ausgerichtet sind und der maritimen, kulturellen und historischen Bedeutung der Zielhäfen Rechnung tragen;

58. fordert die Kommission auf, ihre Anstrengungen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit europäischer Häfen mittels der Unterstützung und Koordinierung der Hafeninfrastrukturkapazitäten und der Aufwertung des Leistungsangebots (z. B. Anpassung an die Anforderungen des Schengener Abkommens) zu verstärken, so dass europäische Häfen für Kreuzfahrtschiffe attraktiver werden und den lokalen und vom Fischfang lebenden Gemeinden, die auf diese Weise ihre Tätigkeiten diversifizieren können, einen größeren Nutzen bringen; fordert die Kommission auf, die besonderen Gegebenheiten der Häfen in Inselregionen und Regionen in äußerster Randlage zu berücksichtigen;
59. fordert dazu auf, Passagierterminals im Rahmen von Hafenmodernisierungen und -erweiterungen sowie neue Passagierschiffe obligatorisch mit Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität auszurüsten;
60. verweist auf die Bedeutung der Beförderung von Fahrgästen in Küsten- und Meeresgebieten, besonders mit Fähren und Kreuzfahrtschiffen, und verweist auf das Inkrafttreten der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr, die dazu beitragen sollte, den qualitativ hochwertigen Meerestourismus zu stärken; fordert die Kommission in diesem Zusammenhang auf, eine Kampagne zur Verbesserung der Qualität der Passagier- und Kreuzfahrtschiffe in Bezug auf die Fahrgastrechte, basierend auf bewährten Praktiken der Betreiber, einzuleiten;
61. betont die Bedeutung des Jachtsektors und der Sportschiffahrt für den maritimen Tourismus; fordert die Kommission auf, im Zusammenhang mit ihrer kommenden Mitteilung zum maritimen Tourismus die sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen des Sektors, die Möglichkeiten der Harmonisierung und Vereinfachung der Vorschriften auf EU-Ebene betreffend die Ausstellung von Betriebsgenehmigungen, die Navigations- und Betriebsbedingungen, die Sicherheitsanforderungen, die Instandhaltung und Reparatur von Yachten sowie die gegenseitige Anerkennung von Berufsqualifikationen innerhalb des Sektors zu untersuchen;
62. bekräftigt die Bedeutung des Badetourismus als Besonderheit einiger europäischer Küstenregionen; fordert die Kommission auf, eine Folgenabschätzung vorzunehmen, um zu überprüfen, ob die Richtlinie 2006/123/EG negative Auswirkungen auf KMU in diesem Sektor haben könnte und, sofern dies für notwendig erachtet wird, Maßnahmen vorzuschlagen, um diese Auswirkungen abzumildern und zu gewährleisten, dass die besonderen Merkmale dieser beruflichen Tätigkeit bei der Anwendung der Richtlinie Berücksichtigung finden;
63. fordert die Kommission auf, die Mitgliedstaaten, Regionen und autonomen Gemeinschaften sowie weitere Interessenträger in den Küsten- und Inselregionen dazu zu ermuntern, die vom Parlament im Rahmen des Haushaltsplans für 2013 gebilligte Initiative „Antike Handelsrouten“ systematisch zu entwickeln und umzusetzen, sowohl im

Mittelmeerbecken als auch in anderen europäischen Meeresbecken, um vor allem eine größere Bandbreite von touristischen Angeboten zu schaffen und den saisonalen Charakter des Tourismus zu verringern;

64. fordert die Kommission auf, den nachhaltigen Meeres-, Insel- und Küstentourismus in entsprechende Maßnahmen und Programme, wie beispielsweise das Programm „EDEN – Herausragende europäische Reiseziele“ und das Programm „Kalypso“, aufzunehmen und Initiativen zu unterstützen, mit denen die Diversifizierung der Formen des Tourismus in den Küstenregionen und den maritimen und marinen Gebieten, die Abmilderung des saisonalen Charakters von Tätigkeiten und Beschäftigungsmöglichkeiten im Tourismussektor und die Anpassung an den Klimawandel gefördert werden; vertritt in dieser Hinsicht die Auffassung, dass die Diversifizierung des touristischen Angebots dazu beitragen kann, die Attraktivität der maritimen Regionen zu stärken, und ihnen dazu verhelfen kann, über das traditionelle Modell „Sonne, Strand und Meer“ hinauszugehen;
65. fordert die Förderung der Nautikstationen als Mittel zur Bekämpfung der Saisonalität, da sie Multiplikatoreffekte auf die lokale und regionale Wirtschaft haben und zur Integration der vom Fischfang lebenden Gemeinden und zu einem ausgewogenen Verhältnis zwischen Wirtschaftswachstum und Nachhaltigkeit beitragen;
66. fordert die Kommission auf, den Beitrag und die Rolle der lokalen Kultur und der Kleingastronomie bei der Entwicklung des europäischen Küstentourismus zu berücksichtigen; erachtet den Einsatz und die Koordinierung der bestehenden Maßnahmen und Instrumente sowie die Ausarbeitung neuer Programme und Maßnahmen für notwendig, um Synergien insbesondere zwischen kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) im Primär- und Tertiärsektor der EU-Küstenregionen zu fördern;
67. fordert die Kommission mit Nachdruck auf, in der virtuellen Beobachtungsstelle für den Tourismus eine Abteilung für Küsten- und Meerestourismus einzurichten, die für die Zusammenarbeit zwischen Forschungseinrichtungen, Unternehmen und öffentlichen Stellen sorgt, um die Marktforschung voranzubringen, Unternehmen und öffentlichen Stellen Informationen über die voraussichtliche Entwicklung von Angebot und Nachfrage zu liefern und die Rahmenbedingungen für Unternehmen zu verbessern, und die außerdem Informationen über die Verbindungen zwischen biologischer Vielfalt, Klimaschutz und Initiativen für nachhaltigen Tourismus liefert;

Blaue Energie

68. weist darauf hin, dass der Klimawandel weltweit eine der größten Gefahren für die biologische Vielfalt der Meere darstellt und dass die Energieaspekte einer Strategie des blauen Wachstums auf erneuerbaren Energieträgern und Energieeffizienz beruhen müssen;
69. erkennt in dieser Hinsicht die Bedeutung der europäischen Meere und Ozeane für die Energiesicherheit der EU und die Diversifizierung ihrer Energiequellen und Energieversorgungswege an;
70. weist auf das Potenzial von Offshore-Wind-, Gezeiten- und Wellenenergie und Energie aus Meereswärme sowie des konventionellen Offshore-Energiesektors hin, dauerhafte

Arbeitsplätze in Küstenregionen zu schaffen, die Emissionen zu verringern und zu den mittel- und langfristigen Energiezielen der EU beizutragen; hebt hervor, dass mit Blick auf eine Umstellung der Verbindungen umfassende Investitionen in Netzverbindungen und Übertragungskapazitäten erforderlich sind, um dieses Potenzial auszuschöpfen;

71. betont, dass die blaue Energie ein Kapital der europäischen Meereswirtschaft darstellt; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten mit Nachdruck auf, durch die Nutzung der Strategien für die Meeresbecken zur Erschließung des Potenzials der blauen Energie beizutragen und dabei besondere Aufmerksamkeit auf die Möglichkeiten zu richten, die die Regionen in äußerster Randlage aufgrund ihrer geographischen Lage und ihren natürlichen Gegebenheiten bieten;
72. fordert die Kommission auf, die weltweite Vorreiterrolle der EU in diesem Bereich durch die Entwicklung einer europäischen Industriestrategie für blaue Energie zu unterstützen, wie sie es in der Vergangenheit bereits im Hinblick auf andere Sektoren getan hat;
73. fordert die Kommission auf, in ihrer nächsten diesbezüglichen Mitteilung einen integrierten Ansatz für die Entwicklung maritimer Energiequellen festzulegen, bei dem Synergieeffekte zwischen der Offshore-Windenergie und den anderen Formen erneuerbarer Meeresenergie genutzt werden; betont, dass dieser Ansatz einen vollständigen und nachhaltigen Energiemix unter Einhaltung des Vorsorgeprinzips und der Sicherstellung von Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr ermöglichen muss und dass darin außerdem Pläne für die Bereitstellung geeigneter Infrastruktur für die Anlandung der im Meer produzierten Energie und die Verbindung zum konventionellen Stromnetz vorgesehen werden müssen;
74. fordert die Mitgliedstaaten auf, zusammenzuarbeiten, um die nachhaltige Einrichtung des Nordsee-Offshore-Netzes für erneuerbare Energien zu erleichtern; fordert die Kommission auf, einen Vorschlag für einen entsprechenden Rechtsrahmen zu unterbreiten;

Fischerei und Aquakultur

75. betont, dass Aquakultur und Fischerei in der gesamten Union auf nachhaltiger Grundlage zur Nahrungsmittelproduktion, zur langfristigen Ernährungssicherheit und zum Verbraucherschutz beitragen sollten; ist der Auffassung, dass die Entwicklung und Innovation der nachhaltigen Aquakultur- und Fischverarbeitungsindustrie durch die Verringerung des bürokratischen Aufwands, durch Anreize für die Schaffung von Arbeitsplätzen in diesen Bereichen und durch die Verbesserung der Lebensqualität sowohl in küstennahen als auch ländlichen Gebieten gefördert werden sollten;
76. hebt die Bedeutung der Entwicklung einer nachhaltigen Aquakultur hervor, um die Überfischung der europäischen Fischbestände und die Abhängigkeit von Fischimporten aus Drittländern zu verringern, die über 60 % des in der EU verzehrten Fisches ausmachen;
77. weist darauf hin, dass durch Aquakulturen in der EU bereits 80 000 Arbeitsplätze geschaffen wurden und die Wirtschaft der Küstengemeinden, in Erwägung der Schätzung der Vereinten Nationen, dass die Fischzucht die konventionelle Fischerei bis zum Jahr

2019 übersteigen wird, erheblich verbessert werden kann;

78. fordert die Kommission auf, in den künftigen strategischen Leitlinien zur Aquakultur in der EU Offshore-Aquakulturen, die mit blauen Energieanlagen kombiniert werden können, zu fördern, so dass der durch die superintensiven Aquakulturen in den Küstenökosystemen und andere Tätigkeiten hervorgerufene Druck verringert wird; unterstreicht die Notwendigkeit, den Verwaltungsaufwand zu vereinfachen und den integrierten Raumordnungsplänen der Mitgliedstaaten Gebiete zuzuweisen, die zur Entwicklung dieser Tätigkeit geeignet sind; unterstreicht die Notwendigkeit, den Verwaltungsaufwand zu vereinfachen und in den integrierten Raumordnungsplänen der Mitgliedstaaten Gebiete zuzuweisen, die zur Entwicklung dieser Tätigkeit geeignet sind;
79. betont die Bedeutung des zukünftigen Europäischen Meeres- und Fischereifonds (EMFF), der erstmals die Finanzierung von Integrierter Meerespolitik und Fischereipolitik vereint, und der Europäischen Investitionsbank (EIB) zur Unterstützung der nachhaltigen und umweltfreundlichen Entwicklung von Fischerei, Aquakultur und Fischverarbeitung sowie für eine Diversifizierung der Einnahmen in vom Fischfang lebenden Gemeinden; besonders was die kleine Küstenfischerei und handwerkliche Fischerei, Ausbildungsmaßnahmen für Frauen und Jugendliche und die Anlockung neuer Unternehmer in dem Sektor betrifft;
80. erkennt an, dass die Sicherung der europäischen Seegrenzen die Mitgliedstaaten vor eine gewaltige Aufgabe stellt; vertritt die Ansicht, dass eine erfolgreiche blaue Wirtschaft sichere Seegrenzen der EU erfordert, sodass der Schutz der Meeresumwelt, die Fischfangkontrollen, die Bekämpfung der illegalen Fischerei und die Anwendung der Rechtsvorschriften sichergestellt sind; betont in diesem Sinne die Notwendigkeit der Schaffung einer Europäischen Küstenwache für die Koordinierung der Maßnahmen und der Kontrollen auf See; betont außerdem, dass die einschlägigen Initiativen für regionale Zusammenarbeit im Bereich des Fischfangs ausgebaut werden müssen;

Förderung von Meeresbodenschätzen

81. erkennt die bestehenden günstigen Bedingungen zur Förderung von Meeresbodenschätzen an; weist jedoch darauf hin, dass die Meeresumwelt über den Material- und Energieaustausch sowie den Austausch der Biodiversität mit dem übrigen Planeten in Verbindung steht und durch eine Störung dieses Austauschs bei den Fischbeständen unvorhersehbare Veränderungen eintreten können und die Biodiversität verlorengehen kann;
82. fordert die Kommission auf, den Umweltauswirkungen der Förderung von Meeresbodenschätzen, insbesondere in höchst empfindlichen Meeresgebieten, besondere Aufmerksamkeit zukommen zu lassen, entsprechende Forschungsvorhaben zu unterstützen, das Vorsorgeprinzip anzuwenden, und mit den Behörden von Drittstaaten, die in diesem Bereich tätig sind, zusammenzuarbeiten, um die bestehenden wissenschaftlichen Kenntnislücken schneller schließen zu können;
83. erkennt an, dass eine effizientere Ressourcennutzung, in Kombination mit verbesserten Recyclingstrategien, einen kosteneffektiveren und nachhaltigeren Ansatz zur Deckung unseres Mineralbedarfs bietet als die intensive Nutzung unterseeischer Ressourcen;

bedauert, dass die Lücken im Bereich des Recycling von Rohstoffen und seltenen Erden zu einem vermehrten Abfallaufkommen beitragen, und fordert deshalb Maßnahmen zur Ankurbelung der Recyclingindustrie, um eine Alternative zum Tiefseebergbau zu eröffnen; weist auf die Möglichkeiten für langfristige Beschäftigung hin, die dieser alternative Ansatz bietet;

Blaue Biotechnologie

84. erkennt an, dass die blaue Biotechnologie hochqualifizierte Beschäftigung schaffen kann und in wichtigen Sektoren wie Gesundheit, Ernährung und Innovation umfangreiche Möglichkeiten bietet; begrüßt die Absicht der Kommission, die Forschung und Innovation zu unterstützen, die für die Förderung dieser Tätigkeit im Bereich des Unternehmertums erforderlich sind;
85. hebt das Potenzial der biologischen Vielfalt, insbesondere in der nach wie vor weitgehend unerforschten Tiefsee, für die blaue Biotechnologie hervor, betont jedoch die Notwendigkeit einer vorsichtigen Exploration dieses höchst empfindlichen Ökosystems;
86. fordert die Kommission auf, die Fragen und Herausforderungen in Bezug auf die blaue Biotechnologie klar zu definieren (zum Beispiel biologische Nanotechnologie, Biomaterialien und die Einführung von gentechnisch veränderten Fischen, Muscheln und Mikroorganismen) und einen wissenschaftlich fundierten Ansatz zu verfolgen, basierend auf dem Vorsorgeprinzip, um die entsprechenden Umwelt- und Gesundheitsrisiken zu ermitteln, zu bewerten und zu handhaben;
87. fordert die Kommission auf, Partnerschaften zwischen dem Privatsektor und Forschungsinstituten sowie grenzüberschreitende Kooperationen, wie zum Beispiel mit dem Europäischen Zentrum für biologische Meeresforschung, zu fördern, da die Meeresbiotechnologie und der Zugang zur biologischen Vielfalt der Meere wissenschaftliches Know-how und eine entwickelte und teure Ausrüstung erfordern;
-
- ◦
88. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat, der Kommission und den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.

BEGRÜNDUNG

Die Notwendigkeit des Wirtschaftswachstums und der Schaffung von Arbeitsplätzen gebietet einen neuen politischen Ansatz für die maritime Wirtschaft. Die Initiative zum blauen Wachstum beinhaltet visionäre Vorschläge für die Branchen der Zukunft innerhalb eines realistischen und strukturierten Rahmens und öffnet gleichzeitig Perspektiven für breite Kooperationen zwischen den Wirtschaftszweigen, die nicht nur in den Küstenregionen der Union, sondern auch im gesamten Unionsgebiet tätig sind;

Meere und Ozeane – Europa orientiert sich neu

Die Wende des Menschen hin zu den Meeren und Ozeanen kann auf die gestiegenen wichtigen Herausforderungen, mit denen sich der Mensch konfrontiert sieht, Antworten geben. Neue Technologien wie beispielsweise die Robotik und eine hoch entwickelte Unterwasserausrüstung gestatten es den Forschern und Unternehmen der EU heute, sich dem Meer zuzuwenden und somit zur Bekämpfung des Klimawandels, der Entwicklung von Behandlungen schwerer Krankheiten, der Sicherung seltener Mineralien usw. beizutragen. Die langjährige und solide maritime Tradition der EU wird durch neue und expandierende Tätigkeiten wie die Offshore-Windenergie und die Aquakultur unterstützt.

Gleichzeitig haben auch allgemeine Bedenken die Wende der EU hin zum Meer ausgelöst. Die Notwendigkeit zur Reduzierung der Kohlendioxidemissionen hat das Interesse für den Kurzstreckenseeverkehr wieder belebt und öffnet den Weg für erneuerbare Offshore-Energiequellen. Durch die Übernutzung der natürlichen Ressourcen des Festlands steigen deren Preise auf den internationalen Märkten an und der wirtschaftliche Anreiz zur Erschließung von Meeresbodenschätzen wird verstärkt.

Die Chance für ein blaues Wachstum

Für eine innovative und nachhaltige Entwicklung der Branchen, die in den Meeres- und Küstenregionen tätig sind, gibt es unter der Voraussetzung, dass die richtigen institutionellen Rahmenbedingungen geschaffen werden, einen fruchtbaren Boden. Die Initiative der Kommission zum blauen Wachstum basiert auf einer umfassenden Studie zu den wirtschaftlichen Möglichkeiten der in den Meeres- und Küstenregionen tätigen Branchen, in der fünf Bereiche mit besonderen Möglichkeiten zur Schaffung von Arbeitsplätzen und Innovationsumsetzung festgelegt sind. Es handelt sich dabei um die blaue Energie, die Aquakultur, den Meeres- und Küstentourismus, die Förderung der Meeresbodenschätze und die blaue Biotechnologie. Mit seiner Ausrichtung auf eine intelligente, nachhaltige und integrative Entwicklung wird das blaue Wachstum zu Recht von der Kommission als maritime Dimension der Strategie „Europa 2020“ bezeichnet.

Das blaue Wachstum ersetzt die Integrierte Meerespolitik (IMP) nicht, sondern belebt diese vielmehr wieder. Die Agenda der IMP stellt das Hauptinstrument zur Institutionalisierung der Bedingungen dar, die erforderlich sind, damit die europäischen Unternehmen in der blauen Wirtschaft einen Mehrwert schaffen können. Abgesehen von den sektorübergreifenden Instrumenten hat die Kommission eine Reihe von sektorbezogenen Initiativen für die fünf Hauptsektoren angekündigt, um deren Potenzial zu stärken.

Blaues Wachstum mit hoher Beschäftigung und integrativer Biodiversität

Der Berichterstatter begrüßt die Initiative zum blauen Wachstum sowie die vorgeschlagenen Maßnahmen, die auf die Regelung und Unterstützung der blauen Wirtschaft ausgerichtet sind. Der Entwurf des Berichts konzentriert sich auf den Umgang mit zwei grundlegenden Herausforderungen von besonderer Bedeutung, um die Vorteile in Zusammenhang mit dem blauen Wachstum zu maximieren.

Die Erste besteht in der Notwendigkeit sicherzustellen, dass die Arbeitskräfte über die erforderlichen Kompetenzen für die sich etablierenden Meeresindustrien verfügen, damit das blaue Wachstum zu einem Synonym für *Wachstum mit einer hohen Beschäftigung* werden kann. Die Zweite betrifft die Gewährleistung der *integrativen Nachhaltigkeit* des blauen Wachstums, d. h. dass die sensible Meeresumwelt nicht belastet wird und dynamisch zur Bekämpfung des Klimawandels beigetragen wird.

In Bezug auf das **Wachstum mit einer hohen Beschäftigung** werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Einrichtung und Finanzierung „Europäischer Branchenräte für Beschäftigung und Qualifikationen“, um in Bezug auf die Stellenangebote sowie die Belange für Kompetenzen und Ausbildung neue Tendenzen zu erfassen;
- Verbesserung der Attraktivität der Karriere in der Schifffahrt und im maritimen Bereich mittels regulierender und fördernder Maßnahmen;
- Unterstützung von Bemühungen auf regionaler Ebene zur Einschätzung der Belange in Bezug auf berufliche Kompetenzen und die Gewährleistung der Aktualisierung der im „EU-Kompetenzpanorama“ enthaltenen Angaben;
- neue Weiterbildungsmaßnahmen, die die Mobilität der Arbeitnehmer fördern, wie mittels des langjährigen Austauschs von Studenten, Lehrkräften und Jungunternehmern vom Typ „Erasmus“;
- Zusammenarbeit zwischen den Unternehmen und Ausbildungsanbietern, um Absolventen auf die Beschäftigungsmöglichkeiten in neuen und sich verändernden Bereichen vorzubereiten;
- Unterstützung von Branchen mit hoher Beschäftigung, wie des Kreuzfahrttourismus und der Offshore-Windenergie.

In Bezug auf die **integrierte Nachhaltigkeit** werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Gewährleistung, dass die Maritime Raumplanung und das Integrierte Küstenzonenmanagement eingesetzt werden, um in Bezug auf die Meere bis 2020 einen guten Umweltzustand zu erreichen [Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRR)];
- Unterstützung von Forschungsvorhaben zur Erschließung von Meeresbodenschätzen unter strenger Beobachtung der Umweltauswirkungen;

- Einleitung einer Industriestrategie für blaues Wachstum, um das Potenzial des Meeres zur Bekämpfung des Klimawandels maximal auszuschöpfen;
- Vorschlag von Rechtsvorschriften innerhalb des Jahres 2013 zur Schaffung eines „Blauen Gürtels“ für den Seeverkehr innerhalb der EU, um die Verlagerung des Güterverkehrs von den Straßen auf die Meere zu beschleunigen;
- vollständige Anwendung der EU-Rechtsvorschriften, die auf die Bewältigung des wachsenden Problems des Mülls in den Meeren ausgerichtet sind, wie die Richtlinien betreffend die Abfallwirtschaft, Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände, die Wasserqualität und Meeresstrategie;
- Förderung der biologischen Aquakultur und des Gesundheitsschutzes der Verbraucher in Bezug auf das Fischfutter und den Umgang mit den Auswirkungen infolge der Erweiterung des Sektors der Aquakultur.

Meeres- und Küstentourismus

Der Meeres- und Küstentourismus spielt in der Tourismusbranche der EU und der Wirtschaft der Küstenregionen, wo er vielerorts die Haupteinnahme- und Beschäftigungsquelle darstellt, eine wichtige Rolle.

Was den Segel- und Jachttourismus anbelangt, konzentriert sich der größte Teil des Weltmarktes (70 % im Mittelmeer) auf die europäischen Meere, während der Kreuzfahrtsektor einen sich rasch entwickelnden Wirtschaftszweig mit weltweit steigender Nachfrage darstellt.

Der Küstentourismus kann in Kombination mit dem maritimen Tourismus entscheidend zur Differenzierung des europäischen touristischen Produkts sowie zur Erweiterung der Wirtschaftstätigkeit im Landesinneren beitragen, wobei besonders auf die Verbindung zwischen dem Primär- und dem Tertiärsektor hinzuweisen ist, die dem europäischen Tourismus und der europäischen Wirtschaft insgesamt in vielfacher Hinsicht zu Nutzen kommen kann;

Die Teilsektoren des Küsten- und Meerestourismus stehen bedeutenden Herausforderungen gegenüber, wie dem Phänomen der Zersplitterung, das die Kohäsion der Küstenregionen Europas beeinträchtigt, der Saisonalität, dem Fehlen von Infrastrukturen, der mangelnden Differenzierung und Innovation des angebotenen Produkts, den saisonalen Veränderungen im Bereich der Beschäftigung in Kombination mit der hohen Konzentration an ungelerten Beschäftigten, den hohen Anforderungen in Bezug auf die Nachhaltigkeit und die Einhaltung der Umweltverpflichtungen, der gestiegenen Nachfrage des internationalen Tourismusmarktes nach hochwertigen Tourismusleistungen und dem Druck im Rahmen des verstärkten internationalen Wettbewerbs.

Damit sich die Sektoren des blauen Wachstums etablieren und ihre Dynamik insgesamt zum Wohle der europäischen Wirtschaft entfalten können, ist auf EU-Ebene in Bezug auf die Koordinierung und die Synergien zwischen den bestehenden Politiken sowie in Bezug auf die

Entwicklung neuer Initiativen und Instrumente eine strategische Planung auf EU-Ebene erforderlich. Um eine maximale Ausschöpfung der vom blauen Wachstum gebotenen Möglichkeiten zu erlangen, müssen die Akteure des öffentlichen und privaten Bereichs ihre Anstrengungen vereinen und innerhalb eines einheitlichen politischen Rahmens arbeiten, in dem die neuen Prioritäten der EU berücksichtigt werden.

24.4.2013

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR REGIONALE ENTWICKLUNG

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zum Blauen Wachstum – Ausweitung des nachhaltigen Wachstums im Schifffahrtssektor, im Seeverkehr und im Fremdenverkehr in der EU
(2012/2297(INI))

Verfasser der Stellungnahme: Seán Kelly

VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für regionale Entwicklung ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. hebt die Rolle von Strategien für einzelne Meeresbecken bei der Förderung einer ausgeglichenen, integrierten regionalen Entwicklung sowie eines wirtschaftlichen, territorialen und sozialen Zusammenhalts, bei der Ankurbelung der Europäischen Wirtschaft, bei der Förderung eines integrativen blauen Wachstums und bei der Schaffung von Arbeitsplätzen sowie beim Schutz der Meeresumwelt und der Artenvielfalt an den Küsten hervor; fordert, dass solche Strategien, die mit derzeitigen und künftigen makroregionalen Strategien verbunden sind, tatsächlich entwickelt werden und dass angemessene Finanz- und Verwaltungsmittel gezielt für ihre Umsetzung eingesetzt sowie Mittel aus EU-Programmen, wie etwa dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), dem Programm Horizont 2020, dem Programm für die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen und für KMU (COSME) und dem Europäischen Meeres- und Fischereifonds (EMFF) zur Verfügung gestellt werden;
2. ist der Ansicht, dass es für die Entwicklung einer soliden und nachhaltigen blauen Wirtschaft unabdingbar ist, die Rolle der Regionen bei der Ausarbeitung der Unionsstrategien aufzuwerten;
3. fordert, einen Schwerpunkt auf die Förderung von Synergien bei EU-Maßnahmen und -Instrumenten zur Unterstützung und Entwicklung von maritimen regionalen und grenzüberschreitenden Clustern zu legen; begrüßt Initiativen auf Ebene der Mitgliedstaaten und der Regionen wie Irlands Programm INFOMAR; betont die Notwendigkeit des Regierens auf mehreren Ebenen und einer echten öffentlichen Teilhabe an den Beschlussfassungsverfahren; ist der Auffassung, dass der Gütertransport zur See bei

langen Strecken eine Alternative gegenüber dem Straßengüterverkehr darstellt und fordert, die notwendigen Seerouten insbesondere für den Atlantischen Bogen und das Mittelmeerbecken zu entwickeln;

4. betont die Notwendigkeit der Rechtssicherheit für alle Beteiligten, die in Meeresgebieten investieren wollen, und fordert neue Anreize, um das Potenzial der ausschließlichen Wirtschaftszonen der Mitgliedstaaten in vollem Umfang auszuschöpfen; fordert die Kommission, die Mitgliedstaaten und die Regionen auf, sich auf klare, einheitliche, transparente und praktische Pläne der maritimen Raumordnung und des integrierten Küstenzonenmanagements zu einigen, durch die sichergestellt wird, dass die vielfältigen Nutzungen und Tätigkeiten in diesen Zonen auf nachhaltige Weise ablaufen;
5. weist auf das Potenzial von Offshore-Wind-, Gezeiten- und Wellenenergie und Energie aus Meereswärme sowie des konventionellen Offshore-Energiesektors hin, dauerhafte Arbeitsplätze in Küstenregionen zu schaffen, die Emissionen zu verringern und zu den mittel- und langfristigen Energiezielen der EU beizutragen; hebt hervor, dass mit Blick auf eine Umstellung der Verbindungen umfassende Investitionen in Netzverbindungen und Übertragungskapazitäten erforderlich sind, um dieses Potenzial auszuschöpfen;
6. hebt hervor, dass der Fischereisektor integraler Bestandteil des blauen Wachstums ist und dass die Beschäftigung in einem nachhaltigen Fischereisektor als Priorität zu betrachten ist, vor allem aufgrund der wachsenden Abhängigkeit der Union von importierten Fischereierzeugnissen und Aquakulturprodukten aus Drittländern;
7. unterstreicht die Rolle der handwerklichen Küstenfischerei und einer nachhaltigen Aquakultur bei der Förderung der regionalen Entwicklung in Küstengebieten sowie in Gebieten mit Seen und Wasserläufen; weist darauf hin, dass 90 % der Aquakulturbetriebe in der EU kleine und mittlere Unternehmen sind, auf die 80 000 Arbeitsplätze entfallen, und betont das große Potential für grüne Arbeitsplätze in anderen Aktivitäten des Meeresbereichs; fordert in diesem Zusammenhang die Unterstützung innovativer und nachhaltiger Verfahren über den EMFF, um neben Offshore-Windenergieanlagen die Entwicklung der Fischerei, der Meeresbiologie und der Aquakultur insbesondere in großen Wassertiefen zu fördern;
8. nimmt zur Kenntnis, dass die blaue Biotechnologie ein enormes Potenzial zur Bewältigung weltweiter gesellschaftlicher Herausforderungen – wie etwa Umweltschutz, vor allem Schutz der Meeresumwelt, Nahrungsmittelproblematik, Eingrenzung des Rückgangs der biologischen Vielfalt oder Kampf gegen den Klimawandel und seine Folgen – besitzt; fordert Synergien zwischen der Regional- und Innovationspolitik, um Forschungsinfrastruktur zur Erschließung dieses Sektors zu entwickeln;
9. fordert die Förderung und Unterstützung des Fremdenverkehrs als Triebkraft für Wachstum und Beschäftigung in Küstengebieten; vertritt die Auffassung, dass eine gesunde Umwelt für jede Form des Fremdenverkehrs in Küstenregionen von entscheidender Bedeutung ist und dass deshalb jede erdenkliche Anstrengung unternommen werden sollte, um diese zu schützen; hebt die Notwendigkeit hervor, eine nachhaltige Infrastruktur für die Entwicklung neuer Formen des Fremdenverkehrs, insbesondere für Bereiche des Fremdenverkehrs mit hohem Wachstumspotenzial, wie zum Beispiel umweltbedachte Agro-Fischerei, Fremdenverkehr und nachhaltiger

Wassersport, bereitzustellen; begrüßt Initiativen zur Förderung grenzüberschreitender Fremdenverkehrsstrategien auf Ebene der Meeresbecken;

10. weist darauf hin, dass die Regionen in äußerster Randlage und die überseeischen Länder und Gebiete eine bevorzugte geostrategische Lage als Grenzen der Europäischen Union mit der Welt haben, und fordert, dass sie in die strategische Bestimmung der Tätigkeiten der blauen Wirtschaft einbezogen werden; erinnert ebenfalls daran, dass in diesen Regionen vor kurzem seltene Erden und Kohlenwasserstoffe gefunden wurden; hebt die Notwendigkeit hervor, die Gewinnung dieser neuen Ressourcen auf möglichst nachhaltige Weise zu gestalten; fordert die Umsetzung von Pilotprojekten zur Begleitung solcher innovativer und nachhaltiger Explorations- und Erschließungstechniken; bekräftigt die Notwendigkeit, die Integration dieser Regionen in den Binnenmarkt zu vertiefen und dabei gemäß Artikel 349 AEUV ihre besonderen Gegebenheiten zu berücksichtigen, damit die gesamte Europäische Union in den Genuss dieser Ressourcen kommen kann;
11. weist darauf hin, dass die Gebiete in äußerster Randlage als natürliche Laboratorien für Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten auf dem Gebiet der erneuerbaren Energien und der Meereswirtschaft dienen könnten; unterstreicht die Bedeutung der Tourismusbranche für die Regionen und die Möglichkeiten zur Schaffung logistischer Plattformen, die den Warentransport zwischen Europa und den übrigen globalen Volkswirtschaften erleichtern; weist auf die strategische Bedeutung der Beförderung zur See und die Verbindungen zwischen den Regionen in äußerster Randlage und anderen kontinentalen Territorien hin;
12. unterstreicht den Mehrwert der europäischen Strategie für den Atlantikraum, vor allem in Bezug auf maritime Raumplanung, Zugänglichkeit der Territorien und Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Industrien, und fordert die Kommission, die Mitgliedstaaten und die regionalen Stellen auf, sich an deren Methodik zu orientieren, um die Küstengebiete und ihr Hinterland möglichst optimal zu nutzen.

ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

Datum der Annahme	23.4.2013
Ergebnis der Schlussabstimmung	+ : 42 - : 1 0 : 0
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Luís Paulo Alves, Catherine Bearder, Jean-Jacob Bicep, Victor Boștinaru, John Bufton, Nikos Chrysogelos, Ryszard Czarnecki, Rosa Estaràs Ferragut, Danuta Maria Hübner, Vincenzo Iovine, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Ramona Nicole Mănescu, Riikka Manner, Iosif Matula, Miroslav Mikolášik, Jens Nilsson, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Younous Omarjee, Markus Pieper, Monika Smolková, Georgios Stavrakakis, Csanád Szegedi, Nuno Teixeira, Lambert van Nistelrooij, Justina Vitkauskaitė, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Joachim Zeller, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Joseph Cuschieri, Karima Delli, James Nicholson, Ivari Padar, Herbert Reul, Elisabeth Schroedter, Czesław Adam Siekierski, Patrice Tirolien, Giommara Uggias, Manfred Weber

24.4.2013

STELLUNGNAHME DES FISCHEREIAUSSCHUSSES

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zu dem blauen Wachstum – Verstärkung des nachhaltigen Wachstums in den Bereichen Meer, Seeverkehr und Tourismus in der EU
(2012/2297(INI))

Verfasser der Stellungnahme: Nikolaos Salavrakos

VORSCHLÄGE

Der Fischereiausschuss ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. verweist auf die strategische Bedeutung der Fischwirtschaft für „blaues Wachstum“ im Hinblick auf die Versorgung mit Fisch und für eine ausgewogene Nahrungsmittelbilanz in der Europäischen Union, sowie ihren beträchtlichen Beitrag zum sozioökonomischen Wohlstand der Küstengemeinden; weist ferner darauf hin, dass die EU mehr als 60 % des Fisches, den sie konsumiert, aus Drittländern importiert;
2. erkennt an, dass das Meer und die Ozeane zunehmend eine Schlüsselrolle für das künftige weltweite Wirtschaftswachstum spielen werden; erwägt, dass die Strategie des „blauen Wachstums“ als Teil der Integrierten Meerespolitik die Entwicklung von Synergien und koordinierten politischen Maßnahmen u. a. in den Bereichen Fischerei und Aquakultur fördern wird und so die europäische Wertschöpfung steigert und zur Schaffung von Arbeitsplätzen im marinen Sektor beiträgt;
3. betont, dass Aquakultur und Fischerei in der gesamten Union auf Basis von Nachhaltigkeit zur Nahrungsmittelproduktion, zur langfristigen Ernährungssicherheit und zum Verbraucherschutz beitragen sollte; ist der Auffassung, dass die Entwicklung und Innovation der nachhaltigen Aquakultur- und Fischverarbeitungsindustrie durch die Verringerung des bürokratischen Aufwands und durch Anreize für die Schaffung von Arbeitsplätzen in diesen Bereichen gefördert werden sollten, da sie die Lebensqualität sowohl in küstennahen als auch ländlichen Gebieten verbessert;
4. erkennt die Vorteile des Wachstums in unterschiedlichen marinen Bereichen, zum Beispiel bei der Entwicklung von Offshore-Anlagen zur Energiegewinnung und im

Meeresbergbau, und die Bedeutung der Anlockung von Investoren in diesen Bereichen an; betont jedoch, dass bei der Umsetzung dieser Aktivitäten ganz besonderes Augenmerk darauf gelegt werden muss, Schäden der Meeresumwelt und der Fischgründe zu vermeiden; unterstützt in diesem Zusammenhang die Entwicklung der maritimen Raumplanung und der integrierten Bewirtschaftung von Küstengebieten als Mittel, um eine kohärente und effiziente Verwendung des maritimen Raums zu erreichen; betont, dass die praktische Anwendung dieser Ordnungs- und Managementinstrumente von wesentlicher Bedeutung ist, um die kumulativen Auswirkungen der menschlichen Aktivitäten auf See und in Küstengebieten zu bewerten;

5. begrüßt den Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie zur Schaffung eines Rahmens für die maritime Raumordnung und das integrierte Küstenzonenmanagement und betont, wie wichtig Kohärenz bei ihrer künftigen Anwendung ist;
6. betont die wichtige Rolle, die meereswissenschaftliche Forschung, Datenerhebung und deren Austausch dabei spielen, die komplexe Wechselwirkung zwischen den verschiedenen maritimen Sektoren zu verstehen und zu berücksichtigen sowie eine nachhaltige Fischerei zu entwickeln, die umweltfreundlich ist und den sozialen und wirtschaftlichen Bedürfnissen von Küsten- und Inselgemeinden Rechnung trägt;
7. erkennt an, dass die Sicherung der europäischen Seegrenzen die Mitgliedstaaten vor eine gewaltige Aufgabe stellt; vertritt die Ansicht, dass eine erfolgreiche blaue Wirtschaft sichere Seegrenzen der EU erfordert, sodass der Schutz der Meeresumwelt, die Fischfangkontrollen, die Bekämpfung der illegalen Fischerei und die Anwendung der Rechtsvorschriften sichergestellt sind; betont in diesem Sinne die Notwendigkeit der Schaffung einer Europäischen Küstenwache für die Koordinierung der Maßnahmen und der Kontrollen auf See; betont außerdem, dass die einschlägigen Initiativen für regionale Zusammenarbeit im Bereich des Fischfangs ausgebaut und neue Leitinitiativen ergriffen werden müssen;
8. betont die Bedeutung des zukünftigen Europäischen Meeres- und Fischereifonds (EMFF), der erstmals die Finanzierung von Integrierter Meerespolitik und Fischereipolitik vereint, und der Europäischen Investitionsbank (EIB) zur Unterstützung der nachhaltigen und umweltfreundlichen Entwicklung von Fischerei, Aquakultur und Fischverarbeitung sowie für eine Diversifizierung der Einnahmen in vom Fischfang lebenden Gemeinden; besonders was die kleine Küstenfischerei und handwerkliche Fischerei, Ausbildungsmaßnahmen für Frauen und Jugendliche und die Anlockung neuer Unternehmer in dem Sektor betrifft;
9. fordert die EU nachdrücklich dazu auf, ambitionierte internationale Vereinbarungen zur Verbesserung der Bewirtschaftung der Fischereiressourcen anzustreben und dabei die interne Strategie für nachhaltiges blaues Wachstum als Maßstab zu verwenden;
10. betont die Bedeutung der Küstenregionen und des nachhaltigen Küsten- und Meerestourismus für die Entwicklung einer in sozialer und ökologischer Hinsicht integrativen Meereswirtschaft. fordert die Kommission nachdrücklich auf, spezielle Programme für die Entwicklung des Fischerei-, Küsten-, Meeres- und Kreuzfahrttourismus und sonstiger wirtschaftlich entwicklungsfähiger Bereiche in Verbindung mit der See und dem Fischereiwesen zu entwickeln und somit zu der

sozioökonomischer Entwicklung der örtlichen Gemeinden beizutragen; betont die Bedeutung der Koexistenz und der Komplementarität der Erwerbstätigkeiten, die unverzichtbar sind, um die in den Küstenregionen bestehenden Arbeitsplätze zu erhalten und die Beschäftigung in den maritimen Regionen zu fördern;

11. betont, dass die geografischen Besonderheiten der Regionen in äußerster Randlage berücksichtigt werden müssen.

ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

Datum der Annahme	23.4.2013
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 20 -: 3 0: 0
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	John Stuart Agnew, Antonello Antinoro, Kriton Arsenis, Chris Davies, Carmen Fraga Estévez, Pat the Cope Gallagher, Dolores García-Hierro Caraballo, Marek Józef Gróbarczyk, Ian Hudghton, Werner Kuhn, Jean-Marie Le Pen, Isabella Lövin, Gabriel Mato Adrover, Maria do Céu Patrão Neves, Crescenzo Rivellini, Ulrike Rodust, Raül Romeva i Rueda, Struan Stevenson, Isabelle Thomas, Nils Torvalds, Jarosław Leszek Wałęsa
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Ole Christensen, Jean Louis Cottigny, Diane Dodds, Barbara Matera, Gesine Meissner, Jens Nilsson, Nikolaos Salavrakos

ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

Datum der Annahme	30.5.2013						
Ergebnis der Schlussabstimmung	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 100px;">+:</td> <td style="text-align: right;">38</td> </tr> <tr> <td>-:</td> <td style="text-align: right;">5</td> </tr> <tr> <td>0:</td> <td style="text-align: right;">0</td> </tr> </table>	+:	38	-:	5	0:	0
+:	38						
-:	5						
0:	0						
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle						
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Phil Bennion, Spyros Danellis, Isabelle Durant, Gilles Pargneaux, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke						
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)	Josef Weidenholzer						