

Antrag

der Abgeordneten Konrad Kunick, Elke Ferner, Gerd Andres, Lilo Blunck, Arne Börnsen (Ritterhude), Tilo Braune, Edelgard Bulmahn, Christel Deichmann, Dr. Marliese Dobberthien, Freimut Duve, Annette Faße, Arne Fuhrmann, Monika Ganseforth, Angelika Graf (Rosenheim), Günter Graf (Friesoythe), Norbert Gansel, Hans-Joachim Hacker, Klaus Hasenfratz, Dr. Ingomar Hauchler, Rolf Hempelmann, Monika Heubaum, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Gabriele Iwersen, Jann-Peter Janssen, Ilse Janz, Ernst Kastning, Hans-Ulrich Klose, Volker Kröning, Eckart Kuhlwein, Detlev von Larcher, Dr. Christine Lucyga, Dieter Maaß (Herne), Heide Mattischeck, Ulrike Mehl, Angelika Mertens, Volker Neumann (Bramsche), Dr. Edith Niehuis, Dr. Rolf Niese, Günter Oesinghaus, Leyla Onur, Manfred Opel, Adolf Ostertag, Kurt Palis, Hermann Rappe (Hildesheim), Karin Rehbock-Zureich, Reinhold Robbe, Siegfried Scheffler, Horst Schild, Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Dietmar Schütz (Oldenburg), Brigitte Schulte (Hameln), Dr. R. Werner Schuster, Ernst Schwanhold, Bodo Seidenthal, Dr. Cornelia Sonntag-Wolgast, Wieland Sorge, Antje-Marie Steen, Dr. Peter Struck, Margitta Terborg, Franz Thönnies, Inge Wettig-Danielmeier, Berthold Wittich, Dr. Wolfgang Wodarg, Peter Zumkley, Rudolf Scharping und der Fraktion der SPD

Sicherung der Standortbedingungen der deutschen maritimen Verkehrswirtschaft

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag bekräftigt die Bedeutung der maritimen Wirtschaft für die Küstenregion, die gesamte Wirtschaft in Deutschland und für den deutschen Außenhandel. Seeschifffahrt, Seehäfen und Schiffbau sind eng miteinander verflochten und nehmen eine Schlüsselfunktion für Wachstum und Beschäftigung in den Küstenländern und als Auftraggeber von Dienstleistungen für die Gesamtwirtschaft ein. Die deutsche maritime Wirtschaft beschäftigt direkt und indirekt mehr als 150 000 Arbeitnehmer im gesamten Bundesgebiet.

Der Deutsche Bundestag hält eine eigene Handelsflotte unter deutscher Flagge im Interesse des deutschen Außenhandels als Voraussetzung staatlicher Daseinsvorsorge und als wirksamstes Mittel zur Durchsetzung hoher internationaler Schiffssicherheits- und Umweltstandards ebenso für notwendig wie die dauerhafte Sicherung des deutschen Seemannsberufes zur Bedienung und Führung der Handelsflotte.

Die eigene Handelsflotte ist Voraussetzung dafür, daß Deutschland als Standort einer Vielzahl von Seeschifffahrtsunternehmen erhalten bleibt.

Deutsche Schifffahrtsunternehmen sind wichtige Auftraggeber der deutschen Werften. Sie haben in den vergangenen Jahren rd. 50 % ihrer Neubaufträge an deutsche Werften erteilt. Die deutsche Handelsflotte gibt zudem einer Reihe von Gewerbezweigen und Organisationen Beschäftigung, die Dienstleistungen für die Seeschifffahrt erbringen. Dazu zählen u. a. Schifffahrtsbanken, Seeverversicherungen, maritime Rechtsberatungen etc.

Nur auf Seeschiffen unter deutscher Flagge können deutsche Seeleute zu deutschen sozial- und arbeitsrechtlichen Bedingungen beschäftigt werden. Eine Beschäftigung zum deutschen Sozialstandard ist auch Voraussetzung für eine erfolgreiche Nachwuchswerbung sowie zur Erhaltung des „maritimen Know-how“ in Deutschland.

Maritimes Know-how ist notwendig für die Zukunftssicherung der Seeverkehrswirtschaft, aber auch für die staatlichen Verkehrssicherungsdienste, wie z. B. das Lotswesen, in den Hafenverwaltungen, den Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen des Bundes sowie für die Lehre von Schiffbau, Schiffsbetriebstechnik und Schifffahrt an Hochschulen und Ausbildungsstätten.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, den Personalbedarf der deutschen Handelsflotte und der auf Seeleute angewiesenen maritimen Wirtschaft und Verwaltung für die Zukunft zu prognostizieren.

Der Deutsche Bundestag nimmt mit Sorge zur Kenntnis, daß bis zum Jahr 2005 die Hälfte aller deutschen Seeleute wegen Erreichung der Altersgrenze in Pension geht und neue Ausbildungsverträge auch wegen der hohen Arbeitslosigkeit unter deutschen Seeleuten und scheinbar mangelnder Berufsperspektiven kaum noch abgeschlossen werden.

Er hält deshalb eine stärkere Koppelung von Hilfen und Steuererleichterungen für die deutsche Handelsflotte an die Führung der deutschen Flagge und an die Beschäftigung qualifizierter deutscher Seeleute an Bord geförderter Handelsschiffe für notwendig.

Derzeit wirken sich die geltenden Schiffsbesetzungsvorschriften und ihre Handhabung gravierend negativ auf die Beschäftigungsmöglichkeiten von Schiffsmechanikern aus und stehen im Gegensatz zur Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung. Daher ist die Schiffsbesetzungsverordnung insbesondere mit dem Ziel zu überprüfen, ob eine Vorschrift, wonach Schiffsmechaniker als Teil der Regelbesatzung gefahren werden müssen, zukünftig mehr Bewerber für die Ausbildung zu Schiffsoffizieren zur Verfügung stellen würde.

Der Deutsche Bundestag unterstreicht die Notwendigkeit leistungsfähiger deutscher Seehäfen im gesamtwirtschaftlichen Interesse als bedeutende Schnittstellen des nationalen und internationalen Verkehrs sowie als Gewerbegebiet mit hoher Beschäftigungswirkung. Die Wirtschaftskraft der Seehäfen hat angesichts zunehmender internationaler Arbeitsteilung und des Bedarfs an Hochtechnologie und logistischen Systemen eine neue Dimension gewonnen. Dazu gehört ihre Rolle als Zentren für die Distribution sowie für die Endmontage von teilgefertigten Produkten aus aller Welt. Die Seehäfen sind zugleich die bedeutendsten Umschlag-

stellen des Kombinierten Verkehrs und bündeln hierzu die Verkehrsströme von Schiene, Straße, Binnen- und Seeschifffahrt.

Weiterhin hebt der Deutsche Bundestag die Notwendigkeit einer verstärkten Einbeziehung des Seeverkehrs in die Transportkette und zur Entlastung der Landwege hervor. Schon heute wird ein Drittel des innergemeinschaftlichen Verkehrs auf dem Seeweg befördert. Das Potential für eine Verlagerung von Landverkehren auf den Seeweg wird von Fachleuten noch wesentlich höher eingeschätzt.

Der Deutsche Bundestag hält es für notwendig, auf der Grundlage verstärkter Eigeninitiativen der Unternehmen die staatlichen Maßnahmen weiterzuentwickeln, um den aktuellen, sich verschärfenden Herausforderungen für den maritimen Standort Deutschland zu begegnen. Er begrüßt hierzu den vom Expertengremium zur Sicherung der Standortbedingungen der maritimen Wirtschaft in Deutschland vorgelegten Untersuchungsbericht, der in fachlich fundierter Analyse die maritimen Industrien in Deutschland zusammenfassend darstellt. Er bewertet die Maßnahmenvorschläge der maritimen Experten im Grundsatz positiv, auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse des europäischen Maritime Industries Forum (MIF) sowie des Deutschen Maritimen Industrie Forums (DMIF).

Der Deutsche Bundestag stellt fest, daß die deutsche Handelsflotte im internationalen Wettbewerb durch die Existenz der Offen-Register und durch die Konkurrenz staatlicher oder staatlich subventionierter Flotten benachteiligt ist. Deutsche Schifffahrtsunternehmen stehen unter akutem Ausflaggedruck, soweit die Kostenvorteile dieser Flaggen nicht durch schifffahrtspolitische Maßnahmen weitgehend ausgeglichen werden. Der Ausflaggedruck wird durch den Verfall des US-Dollars als Leitwährung für die Einnahme der Seeschifffahrt noch verstärkt. Die Ungewißheit über die Zukunft der deutschen Handelsflotte erschwert zudem die Gewinnung von seemännischem Nachwuchs.

Der Deutsche Bundestag fordert daher die Bundesregierung auf,

- die steuerlichen Wettbewerbsnachteile der deutschen Seeschifffahrtsunternehmen aufzuzeigen und Möglichkeiten ihrer Beseitigung zu prüfen;
- solange nicht gleichwertige Entlastungen für die Seeschifffahrt auf nationaler und/oder europäischer Ebene verwirklicht werden, die Finanzbeiträge für die deutsche Seeschifffahrt weiter zu gewähren und mittelfristig zu sichern;
- zu prüfen, ob über eine Lohnsteuerermäßigung für Seeleute, wie sie in einer Reihe europäischer Staaten, wie z. B. in Dänemark, gewährt wird, eine weitere Kostenentlastung der Reedereien zu erreichen wäre;
- die Vorschriften zur Förderung der deutschen Handelsflotte mit Blick auf das Führen der deutschen Flagge zu überprüfen;
- die Ausbildung des seemännischen Nachwuchses und die Sicherung der angemessenen Zahl von Ausbildungsplätzen auf Schiffen unter deutscher Flagge zu fördern, z. B. durch Einführung einer Ausbildungskomponente bei den Finanzbeiträgen;

- auf positive Maßnahmen der Europäischen Gemeinschaft zur Wettbewerbsfähigkeit europäischer Handelsflotten hinzuwirken; insbesondere sollte sich die Bundesregierung für eine Wettbewerbspolitik einsetzen, die der Seeschifffahrt die bewährten Kooperationsformen im internationalen Seeverkehr, z. B. in Konferenzen und Konsortien, auch ohne bürokratische Einzelgenehmigungsverfahren erlaubt und Vereinbarungen über Durchfrachtraten ermöglicht.

Die Seehäfen können nach Auffassung des Deutschen Bundestages ihre Rolle als Schnittstelle des nationalen und internationalen Verkehrs sowie zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern nur wirksam spielen, wenn sie in die deutschen und europäischen Verkehrswegenetze voll integriert werden. Voraussetzung für eine den Landverkehr entlastende Funktion der Seehäfen ist die Erhaltung der Vielzahl von Häfen an den europäischen Küsten. Jede Monopolisierung des Hafenumschlags auf „main ports“ führt zu einer zusätzlichen, konzentrierten Belastung des Eisenbahn- und Straßennetzes und zur Notwendigkeit unverhältnismäßig großer Investitionen zur Umstrukturierung des Landtransportnetzes. Der weltweiten Schifffahrt müssen auch zukünftige unmittelbare Abfahrten von deutschen Häfen geboten werden. Deshalb sind die Konkurrenzfähigkeit durch eine leistungsfähige Vielzahl von Häfen bei gut strukturierten Hinterlandanbindungen der deutschen Häfen und die Beseitigung erkannter Mängel vor dem Hintergrund der Großinvestitionen für europäische Konkurrenzhäfen von besonderer Dringlichkeit. Ebenso müssen faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Seehäfen und unter den einzelnen Verkehrsträgern gewährleistet sein.

Der Deutsche Bundestag fordert deshalb die Bundesregierung auf,

- die seehafenbezogenen Projekte des Bundesverkehrswegeplans 1992 zügig zu realisieren und dabei die Wettbewerbsfähigkeit der ostdeutschen Seehäfen besonders zu berücksichtigen;
- sich für die Einbeziehung der deutschen Seehäfen in die trans-europäischen Netze (TEN) einzusetzen;
- bei der Entwicklung von Beihilferegeln in der EU darauf zu achten, daß Vorhaltung und Unterhaltung der Infrastruktur als öffentliche Aufgabe anerkannt werden;
- ihre Bemühungen zur Harmonisierung der fiskalischen Belastungen der Verkehrsträger in allen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft, auch durch streckenbezogene Straßenbenutzungsgebühren, zu intensivieren.

Der Deutsche Bundestag ist der Auffassung, daß die Verlagerung von Landverkehren auf den Seeweg in erster Linie wettbewerbsfähige Dienstleistungen der Seeverkehrswirtschaft voraussetzt. Diese müssen jedoch durch eine Harmonisierung der administrativen Verfahren im Land- und Seeverkehr sowie durch gezielte Förderung innovativer Projekte unterstützt werden.

Der Deutsche Bundestag fordert daher die Bundesregierung auf,

- sich dafür einzusetzen, daß die administrativen Benachteiligungen des Seeverkehrs gegenüber dem Landverkehr auf EU-Ebene abgebaut und die Gefahrgutregelungen zu Land und zur See auf IMO- bzw. EU-Ebene baldmöglichst harmonisiert werden;
- auf faire internationale Konkurrenzbeziehungen (z. B. durch road pricing) hinzuwirken;
- zu einer Entlastung der Straßen auch dadurch beizutragen, daß Investitionen, z. B. in innovative Technologien der seegestützten Transportkette, in gleicher Weise gefördert werden wie der Kombinierte Verkehr Schiene/Straße;
- zukunftsweisende Pilotprojekte der an der Transportkette beteiligten Unternehmen durch Forschungsprogramme zu begleiten sowie
- im Zusammenwirken auch mit den Küstenländern die vom DMIF und MIF entwickelten Maßnahmevorschläge zügig umzusetzen.

Bonn, den 29. Februar 1996

Konrad Kunick	Heide Mattischeck
Elke Ferner	Ulrike Mehl
Gerd Andres....	Angelika Mertens
Lilo Blunck	Volker Neumann (Bramsche)
Arne Börnsen (Ritterhude)	Dr. Edith Niehuis
Tilo Braune	Dr. Rolf Niese
Edelgard Bulmahn	Günter Oesinghaus
Christel Deichmann	Leyla Onur
Dr. Marliese Dobberthien	Manfred Opel
Freimut Duve	Adolf Ostertag
Annette Faße	Kurt Palis
Arne Fuhrmann	Hermann Rappe (Hildesheim)
Monika Ganseforth	Karin Rehbock-Zureich
Angelika Graf (Rosenheim)	Reinhold Robbe
Günter Graf (Friesoythe)	Siegfried Scheffler
Norbert Gansel	Horst Schild
Hans-Joachim Hacker	Wilhelm Schmidt (Salzgitter)
Klaus Hasenfratz	Dietmar Schütz (Oldenburg)
Dr. Ingomar Hauchler	Brigitte Schulte (Hameln)
Rolf Hempelmann	Dr. R. Werner Schuster
Monika Heubaum	Ernst Schwanhold
Reinhold Hiller (Lübeck)	Bodo Seidenthal
Lothar Ibrügger	Dr. Cornelia Sonntag-Wolgast
Gabriele Iwersen	Wieland Sorge
Jann-Peter Janssen	Antje-Marie Steen
Ilse Janz	Dr. Peter Struck
Ernst Kastning	Margitta Terborg
Hans-Ulrich Klose	Franz Thönnies
Volker Kröning	Inge Wettig-Danielmeier
Eckart Kuhlwein	Berthold Wittich
Detlev von Larcher	Dr. Wolfgang Wodarg
Dr. Christine Lucyga	Peter Zumkley
Dieter Maaß (Herne)	Rudolf Scharping und Fraktion

