

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dr. Joachim Pfeiffer, Eckhardt Rehberg, Peter Altmaier, Peter Aumer, Thomas Bareiß, Veronika Bellmann, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Norbert Brackmann, Klaus Brähmig, Gitta Connemann, Enak Ferlemann, Hartwig Fischer (Göttingen), Dirk Fischer (Hamburg), Axel E. Fischer (Karlsruhe-Land), Dr. Maria Flachsbarth, Erich G. Fritz, Dr. Michael Fuchs, Ingo Gädechens, Reinhard Grindel, Michael Grosse-Brömer, Dr. Matthias Heider, Ernst Hinsken, Robert Hochbaum, Franz-Josef Holzenkamp, Dieter Jasper, Andreas Jung (Konstanz), Hans-Werner Kammer, Eckart von Klaeden, Ewa Klamt, Jürgen Klimke, Axel Knoerig, Dr. Rolf Koschorrek, Thomas Kossendey, Rüdiger Kruse, Dr. Hermann Kues, Günter Lach, Andreas G. Lämmel, Dr. Ursula von der Leyen, Ingbert Liebing, Matthias Lietz, Andreas Mattfeldt, Dr. Angela Merkel, Dr. h. c. Hans Michelbach, Dr. Mathias Middelberg, Dietrich Monstadt, Stefan Müller (Erlangen), Dr. Philipp Murmann, Dr. Georg Nüßlein, Franz Obermeier, Henning Otte, Rita Pawelski, Ulrich Petzold, Christoph Poland, Eckhard Pols, Dr. Heinz Riesenhuber, Albert Rupprecht (Weiden), Anita Schäfer (Saalstadt), Georg Schirmbeck, Nadine Schön (St. Wendel) , Dr. Ole Schröder, Gero Storjohann, Karin Strenz, Lena Strothmann, Dr. Johann Wadephul, Kai Wegner, Marcus Weinberg (Hamburg), Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und der Fraktion der CDU/CSU**

**sowie der Abgeordneten Torsten Staffeldt, Dr. Martin Lindner (Berlin), Angelika Brunkhorst, Dr. Rainer Stinner, Christian Ahrendt, Christine Aschenberg-Dugnus, Sebastian Blumenthal, Claudia Bögel, Nicole Bracht-Bendt, Klaus Breil, Sylvia Canel, Patrick Döring, Ulrike Flach, Paul K. Friedhoff, Hans-Michael Goldmann, Dr. Christel Happach-Kasan, Elke Hoff, Michael Kauch, Dr. Lutz Knopek, Dr. h. c. Jürgen Koppelin, Christian Lindner, Horst Meierhofer, Burkhardt Müller-Sönksen, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Dr. Christiane Ratjen-Damerau, Dr. Hermann Otto Solms, Serkan Tören, Dr. Claudia Winterstein, Rainer Brüderle und der Fraktion der FDP**

### **Die Zukunftsfähigkeit der maritimen Wirtschaft als nationale Aufgabe**

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Maritimer Standort

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Weltmeere und Küstenregionen rücken in Zukunft noch stärker ins Rampenlicht als bisher. In einer immer stärker verflochtenen weltweiten Wirtschaft ist der Zugang zu allen Märkten, Transportwegen und Rohstoffquellen über die

Meere eine unverzichtbare Voraussetzung für Wachstum und Wohlstand weltweit. Unter diesen Voraussetzungen kann auch der maritime Standort Deutschland sein Wachstumspotenzial entfalten und sich im Wettbewerb der Standorte mit Erfolg behaupten. Darüber hinaus haben Weltmeere und Küstenregionen große Bedeutung für eine intakte Umwelt. Das Meer ist Wirtschafts- und Lebensraum sowie Nahrungs- und Ressourcenquelle. Schutz- und Nutzungsansprüche divergieren jedoch teilweise und geraten deshalb auch in Konkurrenz zueinander. Steigende Nutzungsintensität durch die Schifffahrt als auch steigende Flächeninanspruchnahme durch den Bau von Offshore-Windparks sowie ein gestiegenes Bewusstsein für den Schutz des Lebensraumes führen zu einer Verschärfung der Zielkonflikte im und auf dem Meer. Hier müssen ökonomische und ökologische Erfordernisse Berücksichtigung finden.

Circa 95 Prozent des interkontinentalen Warenaustauschs werden über den Seeweg abgewickelt. 90 Prozent des europäischen Außenhandels laufen über See. Deutschland wickelt ca. 60 Prozent seines Exports über den Seeweg ab und erhält einen Großteil seiner Rohstoffe über ihn. 40 Prozent der europäischen Wirtschaftsleistung wird an den Küsten erwirtschaftet. In den letzten Jahrzehnten ist der Welthandel um das Siebenfache gestiegen.

Das Meer und die maritime Wirtschaft mit etwa 380 000 Beschäftigten und einem Umsatz von ca. 50 Mrd. Euro sind von herausragender Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands als Technologie-, Produktions- und Logistikstandort und als Eckpfeiler für Deutschlands führende Position im Export. So wurden beispielsweise mehr als 40 Prozent des Gesamtumschlags des Hafens Hamburg im Jahr 2009 mit Gütern aus Bayern, Baden-Württemberg, Hessen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen realisiert.

Deutschland verfügt über die drittgrößte Handelsflotte der Welt. Bei Containerschiffen belegt Deutschland Platz 1. Der deutsche Schiffbau nimmt in technologischer Sicht eine Spitzenstellung ein. Beim Spezialschiffbau ist Deutschland Marktführer. In der verarbeitenden Industrie ist jeder zweite Arbeitsplatz vom Export abhängig und damit von einer funktionierenden maritimen Wirtschaft.

Deutschland ist Handels- und Schifffahrtsnation, Küsten- und Hafenstaat und zugleich ein wichtiger Standort für Tourismus, Meeresforschung, Technologien und Innovationen. Dies bedeutet gleichzeitig große Verantwortung für den Schutz der Meere, insbesondere der Nord- und Ostsee. Angesichts der daraus resultierenden unterschiedlichen Interessen, wirtschaftlichen Chancen und ökologischen Herausforderungen ist eine integrative Meerespolitik für Deutschland von großer Bedeutung. Die maritime Wirtschaft und der Meeresumweltschutz sind in dem Sinne auf eine zielgerichtete Zusammenarbeit angewiesen, dass ökonomische und ökologische Erwägungen Berücksichtigung finden.

Die internationale Weltwirtschaftsordnung ist so fortzuentwickeln, dass der Wirtschaftsaustausch über die Weltmeere gefördert wird. Im Bereich des Umweltschutzes sollten weitere Verbesserungen auf bereits existierenden internationalen Abkommen und Konventionen aufbauen.

Ein international einheitlicher Meeresumweltschutz auf Ebene der IMO (Internationale Seeschifffahrts-Organisation) hat dabei immer den Vorteil global abgestimmter Maßnahmen und die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Schifffahrt. Die Überwachung und Durchsetzung der vereinbarten Maßnahmen erscheint aber bereits auf europäischer Ebene schwierig. Grundsätzlich sollte im Meeresumweltschutz nach dem Prinzip der Vorsorge und dem Verursacherprinzip gehandelt werden.

Die demografische Entwicklung in Deutschland stellt die deutsche maritime Wirtschaft vor enorme Herausforderungen. Ihre Zukunft hängt maßgeblich von Investitionen in Aus- und Weiterbildung sowie Forschung und Entwicklung ab.

Die Zukunftsfähigkeit der maritimen Wirtschaft ist deshalb eine nationale Aufgabe.

Befand sich die maritime Wirtschaft bis Mitte 2008 in einer Wachstumsphase, kam es 2009 infolge der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise zu einer Zäsur und gravierenden Wachstumseinbrüchen in der gesamten maritimen Wirtschaft. Trotz der überraschenden konjunkturellen Erholung im Jahr 2010 ist das Vorkrisenniveau noch nicht wieder erreicht. Das gilt in besonderem Maße für die deutsche Schiffbauindustrie.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt,

- die Koordinierung der maritimen Wirtschaft durch die Bundesregierung;
- die Fortführung der bewährten „Nationalen Maritimen Konferenzen“ im Zweijahresrhythmus;
- die schnelle Reaktion der Bundesregierung auf die Herausforderungen der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise, insbesondere die Einrichtung eines Kredit- und Bürgschaftsprogrammes im Rahmen des „Wirtschaftsfonds Deutschland“, von dem die maritime Wirtschaft mit 1,3 Mrd. Euro profitierte.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- ihre maritime Strategie als Bestandteil ihrer Gesamtstrategie für Wachstum und Beschäftigung im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel – wie in den folgenden Themenkomplexen beschrieben – weiterzuentwickeln und umzusetzen;
- die Zukunftsstrategie „LeaderSHIP Deutschland“, das „Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt“ unter stärkerer Fokussierung auf den gesamten maritimen Cluster, den „Nationalen Masterplan Maritime Technologien“ und das „Nationale Hafenkonzept“ weiterzuentwickeln bzw. umzusetzen;
- einen „Entwicklungsplan Meer“ für Deutschland mit dem Ziel einer ganzheitlichen Betrachtungsweise, die integratives Handeln erfordert, um die neuen wirtschaftlich-technologischen Chancen zu nutzen, Wertschöpfung und Beschäftigung des maritimen Clusters bei gleichzeitiger Wahrung der Ziele des Meeresumweltschutzes zu erhöhen, zu entwickeln und umzusetzen.

2. Schiffbau- und Zuliefererindustrie

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der deutsche Schiffbau ist von strategischer Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland.

Die Auftragseingänge und der Auftragsbestand im deutschen Schiffbau gingen infolge der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise deutlich zurück. Zudem wurden 2008 und 2009 60 Aufträge mit einem Auftragswert von 2,2 Mrd. Euro storniert. Erst im vierten Quartal des Jahres 2010 kam es bei den Werften zu einer Erholung beim Auftragseingang. Der Gesamtumsatz deutscher Werften betrug 2010 6 Mrd. Euro. Im September 2010 hatten die deutschen Werften 16 760 Direktbeschäftigte. Das sind 3 800 weniger als noch 2008.

Darüber hinaus waren Mitte 2010 nach einer Studie des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) 6 901 Handelsschiffe mit 279,7 Mio. Bruttoreaumzahl in Auftrag gegeben. Allein bis Ende 2014 sollen weltweit 4 059 neue Schiffe überwiegend in Asien abgeliefert werden. Die Nachwirkungen der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise einerseits und die hohen

Schiffbauüberkapazitäten in Asien (insbesondere in Korea und China) andererseits stellen die deutschen Werften vor enorme Herausforderungen.

Der Umsatz der deutschen Zulieferindustrie im Bereich Schiffbau und Offshore ging 2009 gegenüber 2008 auf 11,9 Mrd. Euro zurück. Dennoch liegt sie trotz der Einbrüche infolge der Wirtschafts- und Finanzkrise immer noch an führender Position. Der Exportanteil beträgt 75 Prozent. Die rund 400 Unternehmen der Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie beschäftigen derzeit ca. 72 000 Mitarbeiter.

Der deutsche Schiffbau wird sich auf ausrüstungsstarke und innovative Schiffstypen fokussieren, um die Technologieführerschaft und die Chancen im Bereich der Umwelt- und Klimatechnologien zu nutzen – so ist er zukunftsfähig. Im laufenden Haushalt stehen so unter anderem 28,3 Mio. Euro (2010: 27,9 Mio. Euro) für das FuE-Programm (FuE = Forschung und Entwicklung) „Maritime Technologien der nächsten Generation“ und 11,5 Mio. Euro (2010: 11 Mio. Euro) für die Innovationsbeihilfen zugunsten der deutschen Werftindustrie zur Verfügung. Dabei spielt die Finanzierung eine entscheidende Rolle.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- die industriepolitischen Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass die deutsche Schiffbau- und Zulieferindustrie ihre Position im internationalen Wettbewerb sichern und weiter ausbauen kann;
- das Zukunftskonzept „LeaderSHIP Deutschland“ zügig weiterzuentwickeln und umzusetzen;
- sich trotz des Scheiterns der letzten Verhandlungen auch zukünftig für den Abschluss eines Weltschiffbauabkommens der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) einzusetzen, das auf die Einhaltung weltweit einheitlicher Wettbewerbsprinzipien abzielt;
- die Finanzierung zu verbessern. Insbesondere ist notwendig,
  - sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass das Schiffsbürgschaftssystem der Bundesländer in seiner heutigen Form auch zukünftig als beihilfefrei eingestuft und fortgeführt werden kann;
  - die Rolle der Europäischen Investitionsbank (EIB) als Finanzierer von Projekten zum Aufbau umweltfreundlicher maritimer Transportsysteme zu stärken;
  - zu prüfen, inwieweit einzelne Elemente der Schiffsfinanzierung wirkungsvoller gestaltet werden können. Das betrifft insbesondere:
    - die verbesserte Nutzung der Hermes-Absicherung im bisherigen Rahmen;
    - die Prüfung, ob die Einführung eines sog. Tax Lease Systems nach den Vorbildern in Spanien, Frankreich, Italien und Großbritannien auch in Deutschland möglich ist;
    - die Prüfung der Gewährung sog. Hermes-Bürgschaften in Kombination mit Staatsgarantien des Empfängerlandes, um die Finanzierung ausländischer Schiffbauaufträge an deutsche Werften zu erleichtern;
    - die Prüfung der in anderen EU-Mitgliedstaaten bestehenden Finanzierungsvarianten nach dem „Best Practice“-Prinzip auf ihre Anwendbarkeit und ihre Finanzierbarkeit in den Haushalten der Länder und des Bundes;
- das CIRR-Gewährleistungsinstrument beizubehalten;
- sich auf EU-Ebene für ein regelmäßiges Monitoring des Weltschiffbaumarktes einzusetzen;

- sich für eine verstärkte Berücksichtigung maritimer Projekte in der Entwicklungszusammenarbeit und bei Delegationsreisen einzusetzen, so diese im Einklang mit entwicklungspolitischen Zielsetzungen stehen;
- sich für hohe weltweite Sicherheits- und Umweltstandards, die dem Stand der Technik entsprechen, einzusetzen;
- sich für eine Verbesserung der Standards zur Havarieprävention, insbesondere für die Küsten- und Binnenschifffahrt, einzusetzen;
- sich für eine Flottenmodernisierung der europäischen Fährflotte für Schiffe, die älter als 30 Jahre sind und nur mit Sondergenehmigung fahren dürfen, einzusetzen. Soweit hier finanzielle Förderung erwogen würde, müsste diese sich im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel bewegen und das EU-Wettbewerbsrecht beachten;
- die bestehenden Programme besser zu koordinieren, um eine durchgängige Innovationsstrategie zu entwickeln;
- die Handlungsempfehlungen der AG „Schiffbauliche Ausbildung und Forschung an Hochschulen“ umzusetzen, gemeinsam mit den Küstenländern eine Weiterentwicklung des Pilotprojekts eines Arbeitskräftepools der Sozialpartner im Rahmen bestehender Haushaltsansätze zu prüfen und ein Konzept für eine Förderung gewerblich-technischer Ausbildungsplätze in den am „Dualen Studium“ teilnehmenden Unternehmen im Rahmen der bestehenden Haushaltsansätze zu entwickeln.

### 3. Hafenwirtschaft und Logistik

#### I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die deutschen Seehäfen haben viele Jahre zur wirtschaftlichen Prosperität der gesamten Küstenregion beigetragen. Sie haben als logistische Dienstleistungszentren und Industriestandorte große Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland.

Nach einem starken Einbruch des Güterumschlags deutscher Seehäfen im Jahr 2009 um rund 18 Prozent hat sich der Umschlag schneller erholt als erwartet. Er stieg 2010 um 6 Prozent auf 275 Millionen t an. Die Seeverkehrsprognose geht davon aus, dass der Güterumschlag sich bis zum Jahr 2025 mehr als verdoppeln wird.

Entscheidend für die Sicherung der Attraktivität der deutschen Hafenstandorte ist nicht nur die Erweiterung der Hafeninfrastruktur im engeren Sinne, sondern auch der bedarfsgerechte ggf. trimodale Ausbau ihrer seewärtigen und landseitigen Zufahrten sowie die Anbindung an die Industrie- und Dienstleistungsregionen im Binnenland. Das gilt insbesondere auch für die Anbindung von anlandendem Flüssiggas an das deutsche Gasversorgungsnetz.

Für die Hinterlandanbindung sind auch die Potenziale der Binnenwasserstraße zu erschließen. Hierbei müssen ökonomische und ökologische Aspekte berücksichtigt werden. Dazu muss ein Wasserstraßenausbaugesetz vorbereitet werden.

Eine vollständige Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen der öffentlichen Hand und den Seehafenbetreibern würde eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den deutschen Seehäfen und den Häfen der „Westrange“ und den polnischen Häfen unterstützen.

#### II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- das „Nationale Hafenkonzept“ umzusetzen;
- sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, die transeuropäischen Verkehrsnetze und die Meeresautobahnen auszubauen und weiterzuentwickeln. Dabei müssen ökonomische und ökologische Belange berücksichtigt werden;

- sich für den Ausbau eines vollwertigen LNG (Flüssiggas)-Terminals am Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven einzusetzen;
- sich für eine konkurrenzfähige Anbindung der Seehäfen einzusetzen. Das gilt insbesondere für die Seehäfen in Mecklenburg-Vorpommern durch eine leistungsfähige Schienenverbindung von der Ostsee unter Einbeziehung von Berlin, Dresden, Prag nach Südosteuropa sowie den Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven;
- die zuletzt verstärkte Berücksichtigung der Bundeswasserstraßen und Anbindung der See- und Binnenhäfen bei der Verteilung von Investitionsmitteln weiter fortzusetzen;
- Kriterien zu entwickeln zur Priorisierung von Investitionsprojekten, wie die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit, Beseitigung bzw. Ertüchtigung von Engpässen, Knoten und Hauptachsen sowie dem Ausbau von Hafenhinterlandanbindungen und die EU-Osterweiterung;
- die Förderstrategie des Kombinierten Verkehrs weiterzuentwickeln und finanzielle Unterstützungsmöglichkeiten von Umschlaganlagen für Stück- und Massengutverkehr zu prüfen;
- die Kooperation zwischen den Hafenverwaltungen und den Marketingorganisationen der Häfen zu verstärken sowie die Vermarktungsinitiative „German Ports“ zu forcieren;
- sich dafür einzusetzen, gleiche Wettbewerbsbedingungen auf europäischer Ebene durch Beihilferichtlinien und Transparenzregelungen herzustellen. Dabei müssen notwendige nationale Spielräume erhalten bleiben, um die Häfen nach standortspezifischen Strategien weiterentwickeln zu können;
- die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung auf der Basis einer konsequenten Aufgabenkritik und unter Beachtung einer Ziel- und Programmstruktur nebst personalwirtschaftlichem Folgekonzept durchzuführen. Dazu gehört auch eine Reform der Ablauf- und Aufbauorganisation.

#### 4. Schifffahrt

##### I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Weltseeschifffahrt ist noch dabei, sich von der Weltwirtschafts- bzw. Weltfinanzkrise zu erholen, aber das Vorkrisenniveau ist noch nicht wieder erreicht. 40 Prozent des innereuropäischen Warenaustausches erfolgt auf dem Schifffahrtsweg und 95 Prozent des außereuropäischen Warenverkehrs. Keine Region der Welt ist so auf externen Seeverkehr angewiesen wie Europa. Die Schifffahrt ist außerdem ein entscheidender Faktor der gesamten Weltökonomie. Deshalb ist ein erfolgreicher Abschluss der Verhandlungen der Welthandelsorganisation (WTO) – auch gerade für die Schifffahrt – besonders wichtig.

Tonnagesteuer, Lohnkostenzuschüsse, Lohnsteuereinbehalt und Ausbildungsplatzförderung haben in den letzten acht Jahren eine positive Wirkung erzielt. Insbesondere die Tonnagesteuer ist eine Erfolgsgeschichte für den Schifffahrtsstandort Deutschland. So bestand die von deutschen Reedern disponierte Handelsflotte bei Einführung der Tonnagesteuer 1998 aus knapp 1 800 Schiffen, heute sind es mit knapp über 3 700 doppelt so viele. Wegen der europäischen Rahmenvorschriften führte die Tonnagesteuer dazu, dass nicht nur neue Arbeitsplätze an den deutschen Reedereistandorten entstanden, sondern auch bereits abgewanderte Unternehmensaktivitäten wieder nach Deutschland zurückkehrten. Zwischen 1999 und 2009 führte dies zu einem Anstieg der Landbeschäftigten der Reedereien um knapp 40 Prozent.

Entsprechend der europäischen Rahmensetzung zur Förderung der Seeschifffahrt darf es nicht wieder zu Ausflaggen von deutsch-bereederten Schiffen

in großem Stil kommen, da die Tonnagesteuer an eine Mindestanzahl unter europäischer Flagge fahrender Schiffe gekoppelt ist. Die deutsche Handelsflotte ist inzwischen die drittgrößte der Welt, im Bereich der Containerschiffahrt ist Deutschland führend. Gegenwärtig beschäftigen die deutschen Reedereien 60 000 Seeleute.

National und europäisch sind weitere Verbesserungen der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiff möglich. So könnten die Projekte „Motorways of the seas“ und das „Short-Sea-Shipping“ noch weiter ausgeweitet und verbessert werden. Dabei kann es in erster Linie aber nicht um neue Förderprogramme gehen, sondern vielmehr darum, geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen. Der Binnenmarkt muss konsequent auch in der europäischen Schiffahrt umgesetzt werden, so z. B. bei den Zoll-Codices.

Die Sicherheit des Schiffsverkehrs ist ein wichtiges Anliegen. Hauptursache für Schiffsunfälle ist der Mensch. Menschliches Fehlverhalten (an Bord und beim Landpersonal) spielt in rund 80 Prozent aller Seeunfälle eine Rolle. Die Ursachen menschlichen Fehlverhaltens liegen überwiegend in mangelnder Qualifikation und/oder Überforderung. Umso wichtiger ist es, dass es mit dem Seerechtsübereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) gelungen ist, höhere internationale Standards bei den sozialen Rechten von Seeleuten zu verabschieden. Auch die Bemühungen um bessere Standards der Ausbildung von Seeleuten im Rahmen des Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) können nicht hoch genug bewertet werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- das maritime Bündnis fortzuentwickeln, damit die Tonnagesteuer als bewährtes Instrument beibehalten wird;
- das Instrument des Lohnsteuereinhalts beizubehalten;
- die Ausbildungsförderung (Schiffahrtsbeihilfe) trotz knapper Haushaltsmittel in bisheriger Höhe fortzuführen;
- darauf hinzuwirken, die Absprachen des „Maritimen Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschiffahrt“ fortzuentwickeln und umzusetzen;
- auf Basis einer Untersuchung der Attraktivität der deutschen Flagge im Vergleich zu anderen Flaggen Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Fahrt unter deutscher Flagge zu ergreifen. Darüber hinaus ist zur Stärkung des Schiffahrtsstandortes Deutschland, insbesondere auf eine unternehmensfreundliche und verwaltungsökonomische Gestaltung von Verwaltungsvorgängen zu achten;
- das internationale „Seearbeitsübereinkommen“ zügig zu ratifizieren, um die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord zu verbessern und das existierende Seemannsrecht insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Endbürokratisierung zu modernisieren.

## 5. Maritime Technologien

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Eine sichere Versorgung mit Rohstoffen und Energie ist von hoher Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft. Dabei spielen die Meere der Welt eine bedeutende Rolle bei der Rohstoffversorgung. Bereits heute beträgt der Anteil der maritimen Öl- und Gasförderung mehr als ein Drittel des weltweiten Gesamtaufkommens – Tendenz steigend. Hinzu kommen große unterseeische Vorkommen von Gashydraten, die als eine mögliche Energiequelle der Zukunft

gelten sowie mineralischer Rohstoffe. Der Ausbau und die Nutzung regenerativer und fossiler Energien (z. B. Offshore-Windkraft) schreiten weiter voran. Wir haben es folglich nicht nur mit wirtschaftlichen Chancen, sondern auch mit erheblichen Eingriffen in die Meeresumwelt zu tun, die einer Bewertung der Auswirkungen auf die marinen Ökosysteme bedürfen.

Die erreichte Spitzenposition der deutschen Meerestechnik- und Schifffahrtswirtschaft – nicht nur im Wachstumsmarkt von Exploration, Produktion und Transport von Gas und Öl in den Offshore-Zonen – gilt es daher zu festigen und auszubauen. Wirtschaft, Verbände und Wissenschaft haben dazu in den letzten Jahren vieles geleistet.

Ein weiteres Entwicklungsfeld in diesem Zusammenhang ist die maritime Verkehrsleit- und Sicherheitstechnik.

Ein Weltmarktanteil der deutschen meeresstechnischen Industrie von nur 3 Prozent ist ausbaufähig. Der gegenwärtige Umsatz beträgt ca. 11 Mrd. Euro. Bei der Offshore-Windenergie hat Deutschland einen Weltmarktanteil von ca. 25 Prozent.

Lösungsansätze für eine signifikante Steigerung des Weltmarktanteils liegen in einem verstärkten Angebot von Systemlösungen und in der intensiveren Zusammenarbeit zwischen der Wirtschaft und der Wissenschaft. Die deutsche meeresstechnische Industrie kann bei der Erkundung sowie der wirtschaftlichen und umweltgerechten Gewinnung mariner fossiler und mineralischer Rohstoffe eine führende Rolle übernehmen und so Wachstum und Beschäftigung in Deutschland sichern und ausbauen.

Die Herausforderungen in der Tiefsee sind ähnlich denen in der Raumfahrt, aber mit dem Unterschied, dass man direkt zur industriellen Nutzung der Ressourcen übergehen kann. Ein besonderes Problem stellt die kleinteilige Struktur der deutschen meeresstechnischen Industrie dar, auf die reagiert werden muss. Insgesamt gibt es in Deutschland ca. 500 Unternehmen und fast 200 wissenschaftliche Institute. Der umsatzstärkste Bereich mit 8 Mrd. Euro Umsatz jährlich ist der Bereich Offshore-Öl und -Gas, gefolgt von dem Bereich Offshore-Windenergie mit 1,1 Mrd. Euro Umsatz im Jahr 2008.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- den „Nationalen Masterplan Maritime Technologien“ zügig fertigzustellen, um die Entwicklung der meeresstechnischen Industrie in den nächsten Jahren effektiver zu unterstützen;
- die Mittel im Förderprogramm „Maritime Technologien der nächsten Generation“ im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel kontinuierlich den neuen Erfordernissen anzupassen, z. B. im Bereich der Gewinnung von Rohstoffen aus dem Meer;
- Produkte, Technologien und Verfahren auf den internationalen Märkten bundesländerübergreifend zu vermarkten;
- die Vernetzung zwischen Industrie, Meerestechnik, Zulieferern und Forschung weiter zu verbessern;
- die Förderprogramme und Einflussnahme und Positionierung mit Blick auf die EU-Förderprogramme besser zu koordinieren;
- innerhalb der Küsten Deutschlands abgestimmte, integrierte Planungs- und Bewertungsmethoden zu verwenden, die den verschiedenen Nutzungen und Schutzbedürfnissen gerecht werden;
- das Leuchtturmprojekt MARIT „Intelligente Meerestechnik des 21. Jahrhunderts“ als Projekt der Verbundforschung zu positionieren, um Systemkompetenz der deutschen meeresstechnischen Industrie deutlich zu machen;



- die Förderung experimenteller Entwicklungsvorhaben durch vereinfachte Antragsverfahren, die eine Bewilligung aufeinander aufbauender Vorhaben im Rahmen einer Forschungs- und Produktentwicklungsstrategie ermöglichen (Korridorförderung), zu beschleunigen und deren Effizienz zu erhöhen.

## 6. Offshore-Windenergie

### I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Offshore-Windenergie ist ein maritimer Wachstumsmarkt für Energie, Klimaschutz und Beschäftigung. In der industriellen Produktion der Offshore-Windkraftanlagen verfügt Deutschland über einen großen Weltmarktanteil.

### II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- den Netzanschluss der Offshore-Windparks sicherzustellen;
- einen Netz-Infrastrukturplan in der Nord- und Ostsee unter Berücksichtigung der Landanbindung auf Basis der Stromversorgung im Jahr 2050 zu erarbeiten;
- den Raumordnungsplan für die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone zur Ausweisung zusätzlicher Gebiete für Offshore-Windparks weiterzuentwickeln;
- das Sonderprogramm der KfW Bankengruppe für die zehn Offshore-Windparks zügig zu starten;
- als Alternative zur derzeitigen Einspeisevergütung für Strom aus Windenergie innerhalb des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (Stauchungsmodell) eine kostenneutrale Option mit einer erhöhten Anfangsförderung bei verkürzter Laufzeit der Anfangsvergütung zu prüfen;
- flankierende Maßnahmen zum raschen Ausbau der Offshore-Windenergie zu prüfen, z. B. Hermes-Bürgschaften in der ausschließlichen Wirtschaftszone bezüglich technischer Güter und Anlagen, die ausschließlich zur Errichtung, zum Betrieb und zur Wartung von Offshore-Windparks dienen;
- einen Masterplan „Offshore-Hafeninfrastruktur“ auf Basis einer Bedarfsanalyse, z. B. der Erstellung eines Hafenatlasses mit der Darstellung der Großkomponentenhäfen, Servicehäfen sowie Forschungs- und Entwicklungsstandorten, Teststandorten und Trainings- und Schulungsstandorte, zu erarbeiten und umzusetzen;
- zu prüfen, inwieweit die nationalen und internationalen Vorschriften zur Errichtung von Offshore-Windparks hinsichtlich eines Sicherheitsmindeststandards harmonisiert werden können;
- das „Sicherheitskonzept Deutsche Küste“ mit Bezug auf Offshore-Windparks fortzuschreiben und einen Rahmen für ein Schutz- und Sicherheitskonzept der Offshore-Windparkbetreiber zu schaffen;
- die Genehmigungsverfahren durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie mit Konzentrationswirkung zu bündeln und dadurch auch zeitlich zu straffen;
- die bestehenden und künftigen Förderinstrumente anzupassen und die Förderung im Rahmen des Zuwachses der Mittel für Forschung und Entwicklung zu erhöhen, sodass auch Offshore-Technik für die Errichtung, den Betrieb und die Wartung der Offshore-Windparks erfasst werden;

- die Fachhochschul- und Hochschulausbildung sowie die Aus- und Weiterbildung anzupassen, indem z. B. die Bereiche Offshore-Windenergie und maritime Wirtschaft zusammengeführt werden;
- sich für weltweit faire Wettbewerbsbedingungen einzusetzen.

## 7. Klima- und Umweltschutz

### I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Schifffahrt ist gemessen am spezifischen Energieeinsatz der umweltfreundlichste und klimaverträglichste Verkehrsträger. Die Entwicklung praxisgerechter Lösungen für eine emissionsarme Schifffahrt bietet deshalb nicht nur Chancen für die maritime Wirtschaft, sondern sie leistet auch einen wichtigen Beitrag für den Gesundheits- und Umweltschutz.

Der Transport mit modernen, energetisch hocheffizienten Schiffen leistet einen wichtigen Beitrag zur Senkung der Umweltbelastung durch Luftschadstoffe und Kohlendioxid im Güter- und Personentransport. Hier kann die maritime Umwelttechnik einen wichtigen Beitrag leisten.

Insbesondere im Bereich der Nutzung der Meere im Hinblick auf Rohstoff- und Energiegewinnung haben wir es mit einem erheblichen Gefahrenpotential für die Meeresumwelt zu tun. Bereits in der Bauphase muss untersucht werden, welche Gefahren, Verschmutzungen und Lärmbelastigungen entstehen. Der sichere Betrieb der jeweiligen Anlagen muss ebenso gewährleistet sein, wie Unfälle zu vermeiden sind. Beim weiteren Ausbau der unterschiedlichen Offshore-Projekte sind insbesondere auch die Auswirkungen dieser Bauten auf die Sicherheit der Schifffahrt zu überprüfen. Trotz des unbestreitbaren Vorteils der ökologischen Schiffstransporte und der Rohstoffversorgung aus dem Meer bedarf es einer sorgfältigen und vernunftorientierten Abwägung zwischen Eingriffen in die Umwelt und anderer Interessen. Das deutsche Planungsrecht, z. B. bei der Genehmigung von Far-Shore-Windenergieanlagen, ist dabei am besten auf die verschiedenen Belange detailliert und kann als Beispiel internationaler Regeln genutzt werden.

### II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- internationale Vereinbarungen für die Sicherheit und technischen Umweltschutz auf Schiffen und in Häfen auch weiterhin wettbewerbsneutral voranzutreiben;
- bei der EU und IMO darauf hinzuwirken, dass die Schwefel-Emissionskontrollzonen (Sulphur Emission Control Area's – SECAs) auf alle europäischen Seegebiete ausgeweitet werden;
- Initiativen auf EU-Ebene und nationaler Ebene zu ergreifen und zu unterstützen, die eine Verkehrsverlagerung vom Wasser auf die Straße verhindern, z. B. durch praxistaugliche Grenzwerte oder ein Moratorium für ältere Schiffe oder durch eine Verschiebung des Stichtages der Einführung der neuen Grenzwerte in den SECAs oder durch haushaltsneutrale Anreizsysteme zur Unterstützung von Umrüstungsmaßnahmen bei Bestandsschiffen;
- technologieoffene Lösungen für die Reduzierung von Emissionen, insbesondere während der Liegezeiten von Schiffen in Häfen, zu unterstützen und dafür internationale Allianzen zu schließen. Dabei sollte sichergestellt sein, dass international einheitliche Standards für Landenergieversorgung durch Strom oder Gas entwickelt werden und die Gesamtumweltbilanz solcher Maßnahmen bewertet wird. Die Reduzierung der Stromsteuer für Landstrom auf den Mindestsatz von 0,5 Euro/MWh ist ein wesentlicher Baustein in einem Anreizsystem für umweltfreundliche Schiffe;

- das Forschungsprogramm „Maritime Technologien der nächsten Generation“ zu stärken;
- dem internationalen Ballastwasserübereinkommen beizutreten;
- sich auf europäischer Ebene für die schnelle und möglichst zeitgleiche Ratifizierung der verschiedenen maritimen Konventionen durch die Mitgliedstaaten in der EU einzusetzen und somit die Durchsetzbarkeit der internationalen Regelungen deutlich zu verbessern sowie deren rechtliche Bindungswirkung zu stärken;
- in erster Linie einen international einheitlichen Meeresumweltschutz auf Ebene der IMO anzustreben, um eine größtmögliche Wettbewerbsgleichheit zu erzielen. Die deutschen Umweltschutzziele sind dabei auf hohem Niveau weiterzuverfolgen.

## 8. Sicherheit des internationalen Schiffsverkehrs

### I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Eine freie, geregelte Weltwirtschaftsordnung mit völkerrechtskonformem Zugang zu allen Märkten, Transportwegen und Rohstoffquellen ist ein grundlegendes Interesse deutscher Wirtschafts-, Außen- und Sicherheitspolitik. Als weltweit agierende Handelsnation ist Deutschland in besonderem Maße auf sichere Schifffahrtswege angewiesen. Daher muss die deutsche Außen- und Sicherheitspolitik der Sicherheit dieser Seewege besondere Aufmerksamkeit zuteil werden lassen und sich dafür weiterhin aktiv mit seinen Partnern in internationalen Organisationen und im Rahmen multilateraler Operationen einsetzen. Neben dem Schutz vor den sich ausbreitenden Bedrohungen durch Piraterie, Terrorismus und Kriminalität kommen bei der Ursachenbekämpfung dieser Phänomene der Krisenprävention und der Krisenbewältigung vor Ort sowie Hilfsoperationen nach Naturkatastrophen und in Krisengebieten ebenfalls eine hohe Bedeutung zu. Die deutsche Marine ist hier, neben ihrem Beitrag zur Landes- und Bündnisverteidigung, ein wesentliches Instrument unserer Sicherheits- und Außenpolitik und stellt einen wichtigen Beitrag Deutschlands in den multinationalen Anstrengungen zur Sicherung der internationalen Seewege dar.

Eine akute Herausforderung für die Sicherheit der deutschen maritimen Wirtschaft und der für Deutschland wichtigen Handelswege insgesamt ist die Bedrohung durch Piraterie – insbesondere im Indischen Ozean. Die unter Beteiligung der deutschen Marine durchgeführte europäische Atalanta-Mission gewährleistet zwar erfolgreich die Sicherheit des Welternährungsprogramms für Somalia und hat unbestreitbar auch zu Erfolgen in der Piraterieabwehr geführt. Jedoch belegen die steigende Anzahl von gekaperten Schiffen und der sich zuletzt deutlich in der Fläche des Indischen Ozeans erweiterte Aktionsradius der somalischen Piraten die anhaltende Dringlichkeit des Problems. Die maritime Wirtschaft muss das ihr Mögliche zur Eigensicherung der zivilen Schiffe leisten, wie z. B. die bessere Koordinierung der Schiffsbewegungen mit den internationalen Anstrengungen zur Sicherung der Seewege – insbesondere durch Konvoifahrten. Über ein weitergehendes, ggf. militärisch robusteres Vorgehen gegen die Piraten und über eine verbesserte Koordinierung der gemeinsamen militärischen Anstrengungen kann nur auf der Basis eines international abgestimmten Vorgehens und eines entsprechenden VN-Mandates beschlossen werden, um den Problemen der Piraterie wirksamer zu begegnen.

Insbesondere gilt es aber, das Problem der mangelhaften Strafverfolgung gefangener Piraten zu lösen. Derzeit werden noch etwa 70 Prozent der ergriffenen somalischen Piraten wieder freigelassen, weil nicht ausreichend Beweise vorliegen oder sich kein Land für die Strafverfolgung findet. Der VN-Sicherheitsrat beschloss daher am 11. April 2011 die Resolution 1976 (2011), in der VN-

Generalsekretär Ban Ki Moon aufgefordert wird, binnen zwei Monaten Vorschläge zur machen, wie in den Nachbarstaaten der Region in Kooperation mit Exil-Somaliern Gerichte zur Strafverfolgung von somalischen Piraterieverdächtigen geschaffen werden können. Hierzu könnte auch verstärkt auf die Regionen Somaliland und Puntland zurückgegriffen werden. Denn die Beispiele dieser beiden Regionen belegen, dass schon minimale Fortschritte bei den staatlichen Strukturen zu spürbaren Verbesserungen in der Piraterieproblematik führen. Da der Aufbau einer effektiven Strafverfolgung in der Region einige Zeit in Anspruch nehmen wird, sollte Deutschland mit seinen leistungsfähigen rechtstaatlichen Institutionen des Rechtsstaates in der Zwischenzeit Piraterieverdächtige, die im Verdacht stehen, auch deutsche Rechtsgüter verletzt zu haben, falls notwendig in Deutschland vor Gericht stellen. Denn der hohe Anteil an Piraterieverdächtigen, die bisher einfach wieder auf freien Fuß gesetzt werden, trägt nur zur Verlängerung der Piraterieproblematik bei.

Langfristig wird eine nachhaltige Lösung des von somalischem Boden ausgehenden Piraterieproblems nur durch eine Stabilisierung in Somalia selbst zu erreichen sein. Da dies bei realistischer Betrachtung auf absehbare Zeit nicht erreichbar scheint, kann das Piraterieproblem am Horn von Afrika kurz- und mittelfristig nur eingedämmt werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- bei der anstehenden Bundeswehrreform der besonderen Bedeutung der deutschen Marine für die Außen- und Sicherheitspolitik strukturell und finanziell Rechnung zu tragen;
- im Rahmen der Bundeswehrreform die zu erhaltenden maritimen Kernfähigkeiten zu definieren, in einem ressortübergreifenden Vorgehen Möglichkeiten zur Erhaltung dieser Fähigkeiten auszuarbeiten und in Abstimmung mit der deutschen maritimen wehrtechnischen Industrie ein zukunftsfähiges Konzept zu erarbeiten;
- die maritime Wirtschaft aufzufordern, entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, um die Eigensicherung ihrer Schiffe zu erhöhen und Schiffsbewegungen in den gefährdeten Gebieten noch enger mit den eingesetzten militärischen Kräften abzustimmen;
- sich bei der VN dafür einzusetzen, dass diese der NATO, der EU und den anderen durch nationale Marinekräfte an der Pirateriebekämpfung im Indischen Ozean beteiligten Staaten eine koordinierende Rolle der VN anbietet, damit eine bessere Koordinierung der vor Ort befindlichen Einsatzkräfte erreicht wird;
- das internationale Vorgehen zur Beschlagnahme von aus Piraterie stammenden Finanzmitteln, insbesondere in Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten Somalias, in der Region deutlich zu verstärken;
- die Nachbarn Somalias sowie die Staaten der Region einschließlich der Mitglieder des Golfkooperationsrates (GCC), die ein besonderes Interesse an der Sicherheit der Seewege im Indischen Ozean haben, stärker bei der Pirateriebekämpfung in die Pflicht zu nehmen;
- die Anstrengungen des VN-Generalsekretärs im Rahmen der VN-Resolution 1976 (2011) zur Schaffung von durch somalische Juristen besetzten Gerichte in der Region zur Strafverfolgung somalischer Piraten zu unterstützen;

- bis zur Verfügbarkeit einer ausreichend effektiven Strafverfolgung in der Region Piraterieverdächtige, die im Verdacht stehen, auch deutsche Rechtsgüter verletzt zu haben, falls notwendig in Deutschland vor Gericht zu stellen, um zu verhindern, dass weiterhin ein so hoher Anteil an Piraterieverdächtigen einfach wieder auf freien Fuß gesetzt wird;
- sich für eine Stärkung der staatlichen Strukturen in Somalia, insbesondere in den Regionen Somaliland und Puntland, einzusetzen;
- zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen bzw. welche politischen und organisatorischen Voraussetzungen erfüllt sein müssen, um den Schutz der Schiffe vor Piraterie zu erweitern und deren Sicherheit zu gewährleisten.

#### 9. Verkehrssicherheit und Gefahrenabwehr in der Nord- und Ostsee

Der Schiffsverkehr steht mit immer größeren Schiffen aber auch durch die Schiffssicherheit und den Küstenschutz vor neuen Herausforderungen. Die größte Umweltgefährdung der Schifffahrt geht von potenziellen Havarien aus. Deshalb kommen der Schiffssicherheit, der Sicherheit des Schiffsverkehrs und dem Küstenschutz eine überragende Bedeutung zu. Deshalb ist es erfreulich, dass vielfältige internationale und nationale Bemühungen in den letzten 20 Jahren zu einem kontinuierlichen Rückgang von Schiffsverlusten und -unfällen geführt haben. Diesen Weg gilt es, konsequent weiterzugehen.

Generell ist festzuhalten, dass es angesichts von 30 IMO-Konventionen, über 40 EU-Richtlinien und Verordnungen und über 100 Empfehlungen der Kommission zur Durchführung des Helsinki-Übereinkommens über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebietes (HELCOM) keinen Mangel an Vorschriften gibt, sondern vielmehr die Gefahr von Überregelung besteht. Es fehlt an nationaler Umsetzung, Kontrolle und Sanktionen.

Die Maßnahmen der EU-Kommission in den so genannten Erika-Paketen haben innerhalb Europas zu einer deutlichen Verbesserung der Hafensaatkontrollen und der Kontrolle der Klassifikationsgesellschaften geführt. Die Überwachungs-, Kontroll- und Informationssysteme für den Seeverkehr wurden ebenfalls verbessert. Der Erfolg dieser Maßnahmen, auch im Hinblick auf die Auswirkungen der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen maritimen Wirtschaft, muss immer wieder überprüft werden. Zwar bedeuten alle geplanten Einzelregelungen jeweils ein Stück mehr Sicherheit, jedoch verdichten sie das ohnehin schon heute kaum zu überblickende Regelungswerk. Auch hier gilt, dass einige der Vorhaben überflüssig wären, wenn die Mitgliedstaaten das geltende internationale Recht anwenden und durchsetzen würden. Eine Rechtsbereinigung und Zusammenführung der einzelnen Richtlinien und Verordnungen wäre sinnvoll.

Das Festhalten an föderalen Strukturen im Bereich Verkehrssicherheit und Gefahrenabwehr auf den Meeren, Seeschiffahrtsstraßen und Seehäfen ist nicht zielführend. Die Einrichtung des nationalen Havariekommandos, des Koordinierungsverbundes Küstenwache und des Maritimen Sicherheitszentrums sind erste Schritte zur verbesserten Seeverkehrssicherheit und Gefahrenabwehr. Das System bleibt aber bei Konfliktfällen anfällig.

Auch das Lotswesen leistet einen entscheidenden Beitrag zur Sicherheit des Seeverkehrswesens und muss konsequent weiterentwickelt werden. Beim Lotsversetzdienst sollte geprüft werden, inwieweit ohne Einbußen der ständigen Verfügbarkeit der Seelotsen zur wirtschaftlichen Effizienzsteigerung des Versetzdienstes auf private Kräfte gesetzt werden kann.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,  
in einem ersten Schritt die Kompetenzen der auf See tätigen Bundesbehörden  
mit der späteren Zielsetzung des Aufbaus einer nationalen Küstenwache zu-  
sammenführen.

Berlin, den 11. Mai 2011

**Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und Fraktion**  
**Rainer Brüderle und Fraktion**



