

Antrag

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Florian Pronold, Dr. Hans-Peter Bartels, Ingo Egloff, Karin Evers-Meyer, Bettina Hagedorn, Gabriele Hiller-Ohm, Thomas Oppermann, Holger Ortel, Dr. Ernst Dieter Rossmann, Dr. Carsten Sieling, Sonja Steffen, Franz Thönnies, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Umsteuern in der Krise – Maritime Wirtschaft unterstützen

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Maritime Wirtschaft in Deutschland steht vor großen Herausforderungen. In der Vergangenheit hat sie sich auf Bereiche konzentriert, die im Branchenvergleich am stärksten im internationalen Wettbewerb standen, und sie hat gerade von dieser Spezialisierung profitiert. Mit der wachsenden globalen Standortkonkurrenz ist dieses Erfolgsmodell unter Druck geraten. Die notwendige Anpassung eröffnet aber auch neue Chancen und Entwicklungspotenziale für die Maritime Wirtschaft, ob es nun um die Offshore-Windenergie oder den Klima- und Umweltschutz geht.

Entscheidend wird es sein, den Prozess der Neuausrichtung der Maritimen Wirtschaft aktiv zu steuern. Doch die Bundesregierung setzt in wichtigen Handlungsfeldern der maritimen Politik auf eine Liberalisierung von Märkten und den Rückzug des Staates – eine Haltung, die dem Maritimen Standort insgesamt schadet. Denn eine strategische Industriepolitik für die Maritime Wirtschaft ist ein wichtiger Standortfaktor; sie kann dazu beitragen, Arbeitsplätze, Knowhow und Wertschöpfung im Inland zu sichern, und den Rahmen für eine nachhaltige Zukunft setzen. Wer sich dem verweigert, gefährdet die Zukunftsperspektiven der Branche in Deutschland.

Die Bundesregierung muss die 8. Nationale Maritime Konferenz in Kiel nutzen, um hier umzusteuern. Erforderlich ist eine konsequente Innovationsstrategie, um die Maritime Wirtschaft in ihrem Modernisierungsprozess zu unterstützen. Dabei sind vier wesentliche Themenfelder zu benennen: Finanzierung von Entwicklung, zukunftsfähige Arbeit, Innovationsförderung/Umweltschutz und Stärkung der Infrastruktur. Ziel muss es sein, durch eine Kombination branchenspezifischer Maßnahmen ein innovationsfreundliches Klima zu schaffen, vorhandene Wachstumspotenziale zu nutzen und in dauerhafte Wertschöpfung umzusetzen.

Die SPD steht für eine solche zukunftsorientierte Industriepolitik in Deutschland. Wir setzen uns für eine Strukturanpassung der Maritimen Wirtschaft ein, die den traditionellen Industrien zukunftssträchtige Produktionsbereiche erschließt und zugleich neue Industrien fördert und damit Arbeitsplätze sichert

und neu schafft – im Interesse der maritimen Industrien im Norden und der gesamten deutschen Volkswirtschaft.

I. Instrument 1: Finanzierung maritimer Investitionen

Die Zukunftsfähigkeit der maritimen Branche hängt wesentlich vom technologischen Fortschritt und marktfähigen Innovationen ab. Die Entwicklung der Offshore-Windenergie, neue Systeme im Bereich der Meerestechnik oder die Umrüstung der Schiffsflotte in Deutschland auf moderne, umweltfreundliche Modelle sind Bestandteil eines solchen Zukunftskonzeptes. Dies erfordert jedoch hohe Investitionssummen. Angesichts der weiterhin angespannten Lage auf den internationalen Kapitalmärkten und der wachsenden globalen Standortkonkurrenz ist die Finanzierung daher eine der wesentlichen Herausforderungen für den Erfolg maritimer Projekte und eine zentrale Säule der Innovationsstrategie. Doch die Bundesregierung lehnt es bisher ab, ihren Beitrag dazu zu leisten, um einen stabilen Finanzierungsrahmen für die maritime Branche zu schaffen.

Für viele Reedereien gestaltet es sich seit Ausbruch der Finanzmarktkrise zunehmend schwierig, in ausreichendem Umfang Eigen- und Fremdkapital für die Finanzierung neuer Schiffe aufzubringen. Als Auslöser der Krise und zugleich krisenverschärfend wirken neben sinkenden Frachtraten und dem harten Preiskampf zwischen den Schifffahrtsunternehmen insbesondere die hohen Überkapazitäten an Laderaum, die in den vorangegangenen Boomjahren durch exzessive und zum Teil spekulative Bestelltätigkeit im Containerschiffsbereich hervorgerufen wurden. Hinzu kommen veränderte Rahmenbedingungen auf dem Bankenmarkt, die sich aus der laufenden Restrukturierung wichtiger Institute und strengeren Eigenkapitalvorschriften für die Banken ergeben. In der Folge hat sich für die Schifffahrtsbranche in Deutschland, die mit mehr als 400 Unternehmen mittelständisch geprägt ist, eine massive Finanzlücke aufgetan, und die traditionellen Finanzierungsmodelle in der Schifffahrt stehen infrage. Die Bundesregierung ist aufgefordert, bestehende Förderinstrumente auf die Möglichkeit der Unterstützung der Bestandsflotte zu überprüfen.

Von dieser Krisenentwicklung sind auch viele deutsche Werften betroffen. Die Krise der Schiffsfinanzierung, verbunden mit einem massiven Rückgang der globalen Nachfrage, hat zu einer wachsenden Unterauslastung der Schiffbaubetriebe in Deutschland geführt, die auch Folgen für die wirtschaftliche Lage der Branche hat. Da aufgrund der Krise Schiffskapazitäten auch auf dem asiatischen Markt nicht ausgelastet sind, droht den deutschen Werften zudem auch ein neuer internationaler Niedrigpreis-Wettbewerb. Die Stärke der Schiffbauindustrie in Deutschland liegt im Bau technisch anspruchsvoller Schiffe wie Kreuzfahrtschiffe, Fähren, aber auch Kabelleger, Schwimmbagger oder Offshore-Spezialschiffe; doch bisher liegt z. B. der Offshore-Anteil an der Werftenauslastung in Deutschland bei unter 10 Prozent. Eine besondere Herausforderung stellt zudem die Neustrukturierung der Bundeswehr dar, die auch im Bereich Marineschiffbau einen Anpassungsprozess erforderlich macht. Spezielle Förderprogramme und eine bevorzugte Kreditbereitstellung können dazu beitragen, die Potenziale maritimer Zukunftstechnologien verstärkt zu nutzen, um den Strukturwandel der Schiffbaubranche zu unterstützen. Doch die Bundesregierung lehnt dies ab. Der Bund will sich bei der Absicherung von Schiffsaufträgen aus dem Ausland über Hermes-Bürgschaften sogar stärker zurückhalten. Darüber hinaus fehlen bisher Finanzierungsinstrumente für Inlandsbestellungen, wie sie für Auslandsgeschäfte angeboten werden.

Der Verzicht auf staatliche Lenkung durch die Bundesregierung hemmt nicht nur die Neuausrichtung der Werften, sondern gefährdet das Zukunftsfeld Offshore-Windenergie insgesamt. Die komplexe Struktur der Offshore-Windenergieanlagen erfordert eine gründliche Auseinandersetzung mit möglichen Risiken.

Insbesondere die Netzanbindung der Offshore-Windparks stellt derzeit eine wesentliche Hürde bei der Projektfinanzierung dar. Die aktuelle Diskussion um Haftungsfragen und Mehrkosten aufgrund der Verzögerungen beim seeseitigen Netzanschluss bleiben nicht ohne Folgen für die Investitionsbereitschaft von Windparkbetreibern, Banken und privaten Kapitalgebern. Zahlreiche Offshore-Projekte sind in den vergangenen Monaten gestoppt worden. Die Bundesregierung ist aufgefordert, die Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Realisierbarkeit der Offshore-Projekte zu verbessern. Es sollte ein Konzept gesucht werden, das die Verbraucherinnen und Verbraucher nicht zusätzlich belastet.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- sich gegenüber der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht für eine Prüfung des sog. Long Term Asset Value (LTAV) als alternatives Schiffsbewertungsverfahren einzusetzen;
- gemeinsam mit den schiffsfinanzierenden Banken Modelle zu entwickeln, um die deutschen Reedereien beim Abbau von Schiffskapazitäten zu unterstützen, z. B. durch sog. Aufliegerprogramme oder durch Herausnahme von Schiffen, die nicht energieeffizient und älter als 15 Jahre alt sind;
- die bestehenden Finanzierungsinstrumente für die mittelständische Wirtschaft zu überprüfen und im Rahmen von Förderzielen neue Perspektiven für die Schiffbaubranche zu eröffnen;
- in einen Dialog mit Banken und maritimen Verbänden einzutreten, um gemeinsam Lösungen zur Überwindung der aktuellen Krise zu entwickeln und dabei insbesondere das Problem der hohen Kosten für die Bauzeitfinanzierung von Schiffsneubauten auf deutschen Werften im zukunftssträchtigen Spezialschiffbau in den Blick zu nehmen;
- die Einführung von Finanzierungsinstrumenten für Inlandsbestellungen zu prüfen;
- den Marineschiffbausektor bei seinen Exportanstrengungen durch die Förderung von Referenzprojekten zu unterstützen und bei Exportaufträgen insbesondere das Instrument von Government-to-Government-Verträgen zur Unterstützung von Exportvorhaben zu prüfen;
- gemeinsam mit den Küstenländern eine koordinierte Strategie zur Entwicklung der Offshore-Windenergie zu erarbeiten und den Offshore-Ausbau im Rahmen eines Monitoringprozesses zu begleiten;
- mit den anschlussverpflichteten Netzbetreibern eine gemeinsame Netzgesellschaft zu bilden, um den bedarfsgerechten Ausbau der Stromnetze und die Bereitstellung der notwendigen seeseitigen Netzanschlüsse sicherzustellen;
- die derzeitigen Regelungen zur Haftung bei verspäteter Anbindung der Offshore-Windparkanlagen grundlegend zu überarbeiten und insbesondere durch eine formale Risikominimierungsvorgabe Schadensersatzansprüche weitgehend auszuschließen, die Haftungsregelung auf grobe Fahrlässigkeit zu beschränken und auf eine Rückwirkung zu verzichten, so dass eine sachgerechte Risikoverteilung unter Berücksichtigung aller Akteure beim Bau von Offshore-Windanlagen erfolgt;
- die Förderung im Rahmen des bestehenden Sonderprogramms „Offshore-Windenergie“ der KfW Bankengruppe für den Bereich der Hafen- und Schiffskapazitäten zu öffnen und die verfügbaren Mittel bis zu einer Höhe von 10 Prozent des Gesamtvolumens vorrangig für Kreditvergaben in diesem Bereich zu verwenden. Darüber hinaus ist ein gesondertes Kreditprogramm der KfW Bankengruppe zur Finanzierung von Spezialschiffen und Offshore-Strukturen zu prüfen, um den Offshore-Ausbau zu flankieren;

- im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel die Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation im Offshore-Bereich auszubauen und dabei einen Schwerpunkt der Förderaktivitäten auf die Forschungsthemen Netzintegration der Windenergie und Sicherheit der Offshore-Systeme zu legen.

II. Instrument 2: Zukunftsfähige Arbeit fördern

Der maritime Arbeitsmarkt ist in den vergangenen Jahren stark in Bewegung geraten. Die Entwicklung ist geprägt von dem Wandel maritimer Strukturen, der u. a. in der Neuausrichtung der Werftenbranche und dem Ausbau der Offshore-Windenergie zum Ausdruck kommt. Mit dem Modernisierungsdruck in der Maritimen Wirtschaft nimmt auch die Bedeutung wissensintensiver Arbeitsprozesse zu. Vor diesem Hintergrund sind die Frage der Verfügbarkeit und Qualifizierung von Fachkräften sowie der Stellenwert und die Perspektiven traditioneller Industriearbeit neu zu diskutieren. Die Politik der Bundesregierung, die Sozialpartner in dem notwendigen Anpassungsprozess weitgehend sich selbst zu überlassen, greift zu kurz. Wesentlicher Baustein einer Innovationsstrategie für den maritimen Sektor ist ein neuer Sozialvertrag für Modernisierung, um den industriellen Wandlungsprozess in der maritimen Branche aktiv zu begleiten und durch die Gewährleistung wachstums- und beschäftigungsfördernder Rahmenbedingungen zu unterstützen.

Die Schiffbaubranche steht derzeit unter besonderem Anpassungsdruck. Seit 2008 mussten sieben Seeschiffswerften in Deutschland Insolvenz anmelden; betroffen waren rund 6 000 Beschäftigte. Damit setzt sich der Abwärtstrend auf dem Werften-Arbeitsmarkt fort: Die Beschäftigtenzahl im deutschen Schiffbau ist seit 2008 um mehr als 20 Prozent gesunken, auch die Ausbildungsquote ist auf 6,9 Prozent zurückgegangen. Zugleich führt die Neuausrichtung der Werftunternehmen auf den Bau und die Ausrüstung von Spezialschiffen zu einem Mehrbedarf an Ingenieuren aller schiffbaulichen Fachrichtungen, der derzeit nicht vollständig gedeckt werden kann, sowie zu einem erhöhten Bedarf an qualifizierten Facharbeitern. Gleichzeitig verfügen einige Werftbetriebe seit Jahren über einen hohen Anteil an Leiharbeitskräften und ersetzen offenbar systematisch Teile ihrer Stammebelegschaft. Die Leiharbeitsquote betrug im deutschen Schiffbau 2012 nach Angaben der Bundesregierung 13,9 Prozent. Aufgabe der Bundesregierung wäre es, hier klare Regeln zu setzen und den Umstrukturierungsprozess in der Werftindustrie mit seinen Veränderungen des Arbeitsbedarfes und der Arbeitsinhalte so zu begleiten, dass die Interessen der Betriebe und der Beschäftigten gleichermaßen Berücksichtigung finden.

Der Verzicht der Bundesregierung auf eine aktive staatliche Steuerung ist auch im Bereich der Offshore-Windenergie erkennbar. Im Gegensatz zur Werftindustrie wird die dynamische Entwicklung der Offshore-Windenergie nach Expertenmeinung künftig zu deutlichen Beschäftigungseffekten führen. Innerhalb der kommenden zehn Jahre sind bis zu 18 000 neue Arbeitsplätze zu erwarten. Der junge Technologiebereich, der sich insbesondere in Deutschland noch in einer relativ frühen Phase der Marktentwicklung befindet, bietet eine Vielzahl neuer Betätigungsfelder. Zugleich zeichnet sich die Branche durch außerordentliche technische Anforderungen aus. Ein hohes Qualifikationsniveau der Beschäftigten kann dazu beitragen, die Gefahren insbesondere bei den Arbeiten auf See deutlich zu verringern. Doch die Branche steht hier ganz am Anfang. Noch existieren keine Mindestanforderungen oder Ausbildungsstandards; zudem bilden viele Unternehmen der Offshore-Windenergiebranche bisher nicht aus – eine Problematik, die durch das Fehlen von Tarifverträgen und eine Interessenvertretung der Beschäftigten verschärft wird. Die Bundesregierung verweist auf die Zuständigkeit der Sozialpartner. Doch gerade die Herausbildung neuer, innovativer Wirtschaftsbereiche wie die Offshore-Windbranche erfordert eine arbeitsmarktpolitische Steuerung. Nur so wird es möglich sein, rasch auf die neuen An-

forderungen der Arbeitsplatzgestaltung zu reagieren und für die Beschäftigten ein Höchstmaß an Sicherheit und Arbeitsschutz zu garantieren.

Eine Kontinuität des Politikverzichts der schwarz-gelben Bundesregierung zeigt sich im Bereich der Seeschifffahrt. Die Regierungskoalition hat massive Kürzungen bei der Schifffahrtförderung vorgenommen und damit einen Rückzug des Staates beim „Maritimen Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt“ eingeleitet. Die Mindereinnahmen sollen künftig von den Schifffahrtsunternehmen ausgeglichen werden. Dies bedeutet eine Abkehr von dem bisherigen verlässlichen Modell einer Solidargemeinschaft von Bund, Ländern, Sozialpartnern und Maritimer Wirtschaft. Die Neustrukturierung der Schifffahrtförderung droht zu Lasten von Ausbildung und Beschäftigung qualifizierter Seeleute in Deutschland zu gehen. Denn die Absprachen im Maritimen Bündnis sollten dazu dienen, auf den demographischen Wandel zu reagieren, eine weitere Abwanderung von Fachkräften ins Ausland zu verhindern und so seemännisches Know-how für den maritimen Standort Deutschland zu sichern. Die Bundesregierung ist aufgefordert, das Maritime Bündnis zu erneuern und im Dialog mit den Ländern und den Sozialpartnern zur Beschäftigungssicherung und zur Erhöhung der Ausbildungskapazitäten am maritimen Standort Deutschland beizutragen. Wenn es um sichere Arbeitsbedingungen für die Seeleute an Bord deutscher Handelsschiffe geht, gilt es auch, die Bedrohung auf See durch moderne Piraterie in den Blick zu nehmen. Die Politik der Bundesregierung, den Kampf gegen Piraterie an private Sicherheitskräfte „auszulagern“, kann auf Dauer keine Lösung sein. Für die SPD steht außer Frage, dass sich eine Lösung im Kampf gegen die Piratenangriffe nicht auf die militärische Komponente beschränken darf.

Neben Werften und Reedereien, der Offshore-Windindustrie und den Zulieferfirmen sichern vor allem die deutschen Seehäfen die Beschäftigung in der Maritimen Wirtschaft. Zugleich hängen die Wertschöpfung durch die Häfen und ihr Ausbau zu Drehscheiben des Güterverkehrs für die gesamte deutsche Wirtschaft wesentlich von der Ausbildung und Qualifizierung dieser Arbeitskräfte und attraktiven Arbeitsbedingungen in der Hafenvirtschaft ab. Sollten die hafropolitischen Pläne der Europäischen Kommission umgesetzt werden, den Marktzugang für die Hafendarbeit sowie für Lots- und Schlepperdienste neu zu regeln, ist eine verstärkte Konkurrenz von Dienstleistern aus Nicht-EU-Ländern zu befürchten. Dumpinglöhne und schlechtere Arbeitsbedingungen hätten negative Folgen für die Leistungsfähigkeit der Hafenvirtschaft – zum Schaden der deutschen Seehäfen und des Wirtschaftswachstums in Deutschland.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- gemeinsam mit den Sozialpartnern und der Maritimen Wirtschaft eine neue länderübergreifende Arbeitsgruppe einzurichten, die konkrete Maßnahmen zur Sicherung des Nachwuchses in der Schiffbauindustrie entwickelt, und dabei die Themen Hochschulausbildung, Duales Studium, Sicherung der Facharbeiterausbildung sowie die Frage der Übernahme von Auszubildenden in den Fokus zu rücken;
- sich gegenüber der deutschen Werftindustrie für eine Erhöhung der Ausbildungsquote einzusetzen, die zwischen 2009 und 2012 von 8,8 Prozent auf 6,9 Prozent gesunken ist;
- eine öffentliche Förderung für die Bereiche Schiffbau, Seeschifffahrt und Offshore-Windenergie stärker als bisher an quantitative und qualitative Ziele hinsichtlich Ausbildung, Übernahme und der Ausgestaltung von Tarifverträgen zu knüpfen;
- sich für Schulungen der Vermittler in den Arbeitsagenturen einzusetzen, um vor dem Hintergrund des sich abzeichnenden veränderten Fachkräftebedarfs

im Schiffbau und der Offshore-Windenergiebranche entsprechende Beratung und Orientierung bieten zu können und Arbeitssuchende bedarfsgerecht zu qualifizieren;

- zusammen mit den Bundesländern und den beteiligten Ressorts der Bundesregierung umgehend die Zuständigkeit für die staatliche Daseinsvorsorge im Bereich des Rettungswesens auf Offshore-Windenergieanlagen zu klären und das „Sicherheitskonzept Deutsche Küste“ entsprechend weiterzuentwickeln; dabei ist zu prüfen, ob die Koordination der Offshore-Rettung künftig an das Havariekommando als gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer übertragen werden sollte;
- eine koordinierte Strategie für den Offshore-Bereich vorzulegen, die Bund, Länder, Windparkbetreiber und die weiteren an der Rettung auf See beteiligten Institutionen in Form einer maritimen Sicherheitspartnerschaft einbezieht, und dem Deutschen Bundestag die Prüfergebnisse hinsichtlich des Aufbaus einer Aus- und Fortbildungseinrichtung für das Notfallmanagement und das Rettungswesen für Offshore-Windparks vorzulegen;
- umgehend die angekündigten Standards für die von den Betreiberfirmen der Offshore-Windparkanlagen einzureichenden Schutz- und Sicherheitskonzepte – insbesondere zur Arbeits- und Betriebssicherheit sowie zur Kennzeichnung für Schiff- und Luftfahrt – vorzulegen und dafür zu sorgen, dass diese mit dem Havariekommando und der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger abgestimmt werden;
- dafür Sorge zu tragen, dass die Offshore-Windparkbetreiber die vorhandenen Schutz- und Sicherheitskonzepte im engen Austausch mit Herstellern und Zulieferern der Offshore-Branche laufend fortschreiben und auf dieser Basis für eine regelmäßige Schulung ihres Personals sorgen; dabei sind auch die besonderen Bedingungen der Zeitarbeitsbeschäftigten in den Blick zu nehmen. Zudem ist sicherzustellen, dass die für den Arbeitsschutz zuständigen Berufsgenossenschaften im Rahmen der Selbstverwaltung ausreichend Personal für die zusätzlichen Anforderungen im Offshore-Bereich bereitstellen;
- Mindestanforderungen für die Aus- und Fortbildung im Offshore-Bereich festzulegen, und zwar insbesondere in Bezug auf Fachqualifikation und Sicherheitsgrundfertigkeiten, Offshore-Tauglichkeit und Sprachkenntnisse;
- zusammen mit der Maritimen Wirtschaft und den Agenturen für Arbeit Programme für den Aufbau von Aus- und Fortbildungsangeboten für den Offshore-Bereich aufzulegen;
- die Schifffahrtspföderung bedarfsgerecht auszustatten und zu prüfen, inwieweit die „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“ zu einer neuen Verlässlichkeit bei der Förderung der seefahrtbezogenen Ausbildung in Deutschland beitragen wird. Die Bundesregierung muss sicherstellen, dass es durch die Neuaufteilung der Lasten zwischen Bund und Wirtschaft nicht zu einer Absenkung des Gesamtfördervolumens und damit zu Nachteilen für Auszubildende und Beschäftigte in der Seeschifffahrt kommt;
- an den Instrumenten Tonnagesteuer und Lohnsteuereinbehalt nur dann festzuhalten, wenn die deutschen Reedereien ihre Zusage einhalten, einer weiteren Ausflagging deutscher Handelsschiffe entgegenzuwirken und ihre Ausbildungsanstrengungen zu verstärken; die bestehenden Vereinbarungen im Maritimen Bündnis sind weiterzuentwickeln. Ziel muss es sein, den Anteil von Handelsschiffen unter deutscher Flagge gegenüber Nicht-EU-Flaggen deutlich zu erhöhen und eine weitere Ausflagging deutscher Handelsschiffe und damit den Verlust von Arbeitsplätzen in Deutschland zu verhindern;
- sich international dafür einzusetzen, dass die Ursachen der Piraterie politisch gelöst werden;

- dem Deutschen Bundestag einen jährlichen Bericht vorzulegen, um eine kontinuierliche Kontrolle des Einsatzes zertifizierter privater Sicherheitskräfte an Bord von Handelsschiffen unter deutscher Flagge sicherzustellen; insbesondere ist zu gewährleisten, dass die Kommandokette an Bord beim Einsatz privater Sicherheitskräfte auf der Grundlage der im Seemannsgesetz geregelten Stellung des Kapitäns gewahrt bleibt, und dabei insbesondere den Fall zu berücksichtigen, dass die Notwendigkeit von Maßnahmen durch die Schiffsführung und die eingesetzten Sicherheitskräfte unterschiedlich beurteilt wird. Ziel muss die größtmögliche Sicherheit für die Seeleute an Bord sein;
- sich auf EU-Ebene gegen Regelungen auszusprechen, die einen Abbau von Arbeitnehmerrechten und Arbeitsschutznormen, schlechtere Arbeitsbedingungen und Lohndumping durch die Hintertür bedeuten und Arbeitsplätze in der Hafenwirtschaft gefährden; ein neues „Port Package III“ darf es nicht geben;
- sich im Interesse der maritimen Sicherheit dafür einzusetzen, dass auf eine Ausschreibungspflicht für Lotsendienste verzichtet wird und die nationalen Lotsorganisationen bestehen bleiben.

III. Instrument 3: Innovationen fördern, Umwelt schützen

Die Maritime Wirtschaft steht vor der Herausforderung anspruchsvoller Umweltauflagen auf nationaler und internationaler Ebene. Zugleich bietet die Entwicklung von innovativen umweltfreundlichen Produkten und Prozessen aber auch eine Chance für den maritimen Standort Deutschland. Denn die schnelle Markteinführung von innovativen Technologien ist der Motor für wirtschaftlichen Zuwachs und ein wichtiger Standortvorteil im globalen Wettbewerb um Know-how, Flexibilität und Wirtschaftlichkeit. Neue Schiffstechnologien können zudem dazu beitragen, Produktions- und Betriebsprozesse kostengünstiger zu gestalten. Umwelt- und Klimaschutz und die Steigerung der Energieeffizienz durch eine gezielte Technologiepolitik sind insofern ein wesentlicher Bestandteil einer Innovationsstrategie für die maritime Branche.

Die Globalisierung und die zunehmende Arbeitsteilung eröffnen der Seeschifffahrt Wachstumsperspektiven. Sie bedeuten aber auch mehr Verkehr und eine zusätzliche Belastung der (Meeres-)Umwelt. Der Seeverkehr ist daher in der Diskussion über den Beitrag des Verkehrssektors zum Klima- und Umweltschutz zunehmend in den Blickpunkt gerückt. Strengere Grenzwerte für Schwefel im Schiffstreibstoff ab dem Jahr 2015 stellen die Reedereien vor die Herausforderung, den Schiffsbestand zu modernisieren bzw. umzurüsten. Es ist jedoch festzustellen, dass die Anpassung der Bestandsflotte an den neuesten Stand der Technik nur zögerlich erfolgt und stattdessen eine Erfüllung der Umweltauflagen allein durch die Umstellung von Schweröl auf Schiffsdiesel angestrebt wird. Die Förderung des flächendeckenden Einsatzes energieeffizienter Schiffsbetriebskonzepte kann somit einen wichtigen Beitrag für eine beschleunigte Flottenmodernisierung in Deutschland darstellen und verbindet sich vor dem Hintergrund steigender Energiepreise auch für die Reedereien mit Chancen. Die Bundesregierung verzichtet jedoch bislang darauf, den ressourcenschonenden Umbau der maritimen Industrie durch passgenaue Förderprogramme und Anreizsysteme aktiv zu begleiten.

Durch eine technologische Vorreiterrolle bei der Entwicklung umweltfreundlicher Schiffsbetriebskonzepte könnte sich auch für die deutschen Werften ein wichtiger Vorsprung auf dem internationalen Markt ergeben. Für die Schiffbauindustrie bestehen große Potenziale in neuen Zukunftsmärkten, etwa bei der Anpassung der nationalen Schiffsflotte an neue Umweltschutzanforderungen oder der Fertigung von Offshore-Infrastruktur; Marktchancen eröffnet der Bau von

Offshore-Windparksanlagen zudem im Hinblick auf Service und Wartung. Zugleich gefährdet die fehlende Verfügbarkeit von geeigneten Spezialschiffen die politischen Ausbaupläne für die Energiewende. Die Politik kann die Neuausrichtung der Schiffbaubranche durch bessere Rahmenbedingungen für Finanzierung und für Forschung, Entwicklung und Innovation unterstützen. Ziel muss es sein, eine maritime Forschungs- und Förderstrategie zu entwickeln, die auch die Potenziale der deutschen Meerestechnik einbezieht und ihre Spitzenposition am Weltmarkt sichern hilft.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- sich im EU-Rahmen dafür einzusetzen, dass in den europäischen Meeresgebieten weitere Schwefelemissions-Überwachungsgebiete für die Schifffahrt (SECA) eingerichtet werden;
- die gemeinsam mit den maritimen Verbänden identifizierten Pilotprojekte zur Ausrüstung von Schiffen mit Abgasentschwefelungsanlagen umgehend umzusetzen, um die beschleunigte Modernisierung der Schiffsflotte zu befördern und damit einen Beitrag zur verstärkten Emissionsminderung und Energieeffizienz zu leisten;
- durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass es durch die Einrichtung der SECA in der deutschen Nord- und Ostsee nicht zu weiteren Verkehrsverlagerungen vom See- auf den Landweg und damit zu einer Schwächung der Wettbewerbsposition der Kurzstreckenseeverkehre (Short Sea Shipping) kommt;
- eine systematische Untersuchung zu den Vor- und Nachteilen von Flüssiggas (LPG) und Flüssigerdgas (LNG) als Kraftstoffalternative sowie der Versorgungssicherheit beim Einsatz von gasförmigen Kraftstoffen vorzunehmen und die Frage der Lagerung und Bebunkerung zu untersuchen. Dabei sind die ersten Erfahrungen in deutschen Seehäfen bei der Planung und dem Ausbau der Hafeninfrastruktur sowie die Ergebnisse der Studie der European Maritime Safety Agency zu berücksichtigen;
- die Nutzung von LNG im Rahmen eines Pilotprojektes, etwa im Bereich der Kurzstreckenseeverkehre, zu prüfen und dabei insbesondere die unterschiedlichen Voraussetzungen in Bezug auf technische Lösungen, mengenmäßige Verfügbarkeit und infrastrukturelle Bedingungen für einen Einsatz in der regionalen Schifffahrt und der internationalen Seeschifffahrt zu klären;
- eine Exzellenzstrategie zu entwickeln, um eine stärkere Positionierung der deutschen Werftindustrie im Hightech-Segment zu ermöglichen und dabei v. a. die Chancen im Bereich der Offshore-Windenergie zu nutzen. Der angekündigte „Fortschrittsbericht Offshore-Windenergie – Chancen und Potenziale für Häfen und Schiffe“ ist zeitnah vorzulegen;
- sich auf europäischer Ebene für eine bevorzugte Kreditbereitstellung zum Bau technologisch hochwertiger, umweltfreundlicher Schiffe durch die Europäische Investitionsbank einzusetzen und dabei insbesondere für kürzere Fristen für eine Entscheidung einzutreten;
- ihre Bemühungen zu intensivieren, gemeinsam mit der Wirtschaft zeitnah konkrete Pilotprojekte zum Einsatz alternativer Antriebe, Hilfsantriebe und Brennstoffe in der Seeschifffahrt zu identifizieren, um die Emissionsminderungsziele schneller zu erreichen;
- die Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation in der Schiffstechnologie stärker als bisher zu einem Schwerpunkt der Forschungs- und Förderpolitik des Bundes zu machen und insbesondere die anwendungsbezogene Forschung zu unterstützen;

- die Haushaltstitel „Maritime Technologien der nächsten Generation“ sowie „Innovationsbeihilfen zugunsten der deutschen Werftindustrie“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie in den kommenden vier Jahren um jeweils 10 Mio. Euro und den Haushaltstitel „Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft“ im gleichen Zeitraum um jeweils 1 Mio. Euro pro Jahr anzuheben; die maritimen Betriebe sollten das Instrument der Innovationsförderung nutzen, um Produktions- und Prozessmethoden ständig zu verbessern und damit ihre Fähigkeit zu erhöhen, dem Kostendruck des Marktes zu begegnen.

IV. Instrument 4: Stärkung der Infrastruktur

Eine allein auf die Stärkung zukunftsfähiger Produktionsprozesse setzende Politik reicht nicht aus, um den Anpassungsprozess der Maritimen Wirtschaft in Deutschland erfolgreich zu begleiten. Wesentlicher Bestandteil einer Innovationsstrategie für die Maritime Wirtschaft muss vielmehr eine gezielte staatliche Infrastrukturpolitik sein, wird doch die logistische Anbindung in den kommenden Jahren zu einem kritischen Wettbewerbsfaktor für die deutschen Seehafenstandorte werden. Nur eine Politik der zwei Säulen – industrielle Entwicklung und Ausbau der Infrastruktur – wird dazu beitragen, die Wachstumsbasis der maritimen Branche in Deutschland nachhaltig zu sichern.

Der Seegüterumschlag in den deutschen Seehäfen wird in den kommenden Jahren deutlich wachsen. Bereits heute bestehen in den großen deutschen Containerhäfen sowie im Hinterland der Häfen Kapazitätsengpässe, die eine zuverlässige Abwicklung des Hinterlandverkehrs behindern. Das für die kommenden Jahre prognostizierte Wachstum wird sich nur durch den Ausbau und die optimierte Vernetzung aller Verkehrsträger bewältigen lassen. Es gilt daher, das politische Ziel der verstärkten Verkehrsverlagerung auf Schienen- und geeignete Wasserwege zu erneuern und die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen durch besondere Schwerpunkte bei der seehafenbezogenen Verkehrsinfrastruktur zu fördern. Dazu gehört auch, sich gemeinsam mit den Küstenländern für den Ausbau einer an den spezifischen Erfordernissen der Offshore-Windindustrie angepassten Hafeninfrastruktur einzusetzen. Doch die Bundesregierung beschränkt sich auf eine Politik der Lippenbekenntnisse und gefährdet damit den maritimen Standort Deutschland.

Die Pläne der Bundesregierung für eine Neuordnung des Bundeswasserstraßennetzes widersprechen dem von ihr selbst postulierten Ziel einer prioritären Realisierung seehafenbezogener Infrastruktur diametral. In dem Bestreben, den Einsatz von Haushaltsmitteln für Investitionen und Personal künftig auf wenige Hauptwasserwege im Land zu beschränken, ignoriert sie nicht nur die volkswirtschaftliche Bedeutung und die Entwicklungspotenziale der Bundeswasserstraßen. Die neue Netzstruktur für die Bundeswasserstraßen auf der Basis des Tonnagevolumens führt auch dazu, dass wichtige zu- und abführende Wasserstraßen der deutschen Seehäfen künftig nachgeordneten Kategorien zugeordnet werden sollen. Eine Beschränkung auf wenige Hauptwasserwege würde aber nicht nur die Effizienz und Wertschöpfung des Gesamtnetzes empfindlich treffen; sie hätte auch eine massive Verlagerung von Gütern auf die Verkehrsträger Straße und Schiene zur Folge. Da beide bereits heute unter erheblichem Entwicklungsdruck stehen, hätte eine solche Politik gegen die Wasserstraßen weitreichende Folgen für die Maritime Wirtschaft.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- die Hinterlandanbindungen und seewärtigen Zufahrten der Seehäfen bedarfsgerecht auszubauen und dabei insbesondere das außerordentliche Wachstum im Hinterlandverkehr gegenüber früheren Prognosen zu berücksichtigen;

- das Bundesverwaltungsgericht personell so auszustatten, dass das Ziel einer kürzeren Verfahrensdauer auch tatsächlich erreicht werden kann;
- an der bewährten Verteilung der Finanzmittel aus der Lkw-Maut festzuhalten und das Prinzip der verkehrsträgerbezogenen Finanzierungskreisläufe aufzugeben, um eine solide und planbare Finanzierungsgrundlage insbesondere für die Bundeswasserstraßen zu schaffen;
- für eine angemessene finanzielle Ausstattung der Bundeswasserstraßen zu sorgen, insbesondere für verkehrliche Investitionen sowie zur Verbesserung der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen;
- von den Plänen zur Neuordnung der Bundeswasserstraßen Abstand zu nehmen, die mit der vorgesehenen Einstufung der Seewasserstraßen und wichtigen Hinterlandanbindungen der Seehäfen die Realität der Hafen- und Logistikwirtschaft nur unzureichend abbilden;
- einen umfassenden Netzzustandsbericht vorzulegen, der Auskunft über den Unterhaltungszustand und die Leistungsfähigkeit der Bundeswasserstraßen gibt und die Basis für alle weitergehenden Entscheidungen über das Wasserstraßennetz in Deutschland darstellt; der Netzzustandsbericht soll darüber hinaus Bezüge zu den nationalen Berichten zur Umsetzung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie und den Flussgebietseinheiten herstellen;
- den Zusagen aus dem Nationalen Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen und dem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik – Logistikinitiative für Deutschland sowie den Verabredungen bei den Nationalen Maritimen Konferenzen nachzukommen, um den Anteil der hafenbezogenen Ausbaumaßnahmen inklusive des Nord-Ostsee-Kanals zur Verbesserung der Hinterlandanbindungen zu erhöhen;
- angesichts der heutigen Streckenauslastung einen besonderen Schwerpunkt auf die Beseitigung von Engpässen im Schienenhinterlandverkehr zu legen und bei der Verlängerung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Deutscher Bahn AG länderspezifische Qualitätskennziffern aufzunehmen, um Aussagen zur Kapazität der Schienenstrecken und insbesondere zu bestehenden Langsamfahrstellen zu erhalten;
- angesichts der aktuellen und für die Zukunft prognostizierten Zuwachsraten des Güterverkehrs aus den Seehäfen ein zusätzliches Lärmschutzprogramm für Schienenwege im Hinterlandverkehr aufzulegen;
- durch den Ausbau des Kombinierten Verkehrs und eine Aufstockung der finanziellen Mittel die Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schienenweg und Wasserstraße zu unterstützen;
- sich für eine einheitliche Strategie zur Entwicklung der Offshore-Infrastruktur in Deutschland einzusetzen und in diesem Zusammenhang zu prüfen, inwieweit eine Weiterentwicklung des „Nationalen Hafenkonzeptes für die See- und Binnenhäfen“ erforderlich ist;
- beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Hinterland die besonderen Anforderungen beim Transport von großen Offshore-Komponenten zu berücksichtigen und insbesondere schwerlastfähige Verlade- und Umschlagmöglichkeiten zu prüfen, um den schnellen und problemlosen Transport von großen Offshore-Anlagenteilen an Land und zu Wasser zu gewährleisten.

Berlin, den 13. März 2013

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

