

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Dieter Janecek,
Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/5486 –**

Maritime Koordination der Bundesregierung

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Amt des Maritimen Koordinators der Bundesregierung (Maritimer Koordinator) wurde im Jahr 2000 geschaffen. Seitdem soll der Maritime Koordinator die regelmäßig stattfindenden Maritimen Konferenzen organisieren und versuchen, das Querschnittsthema Maritime Wirtschaft besser mit anderen Themenfeldern zu verzahnen. Die Bundesregierung beschreibt die Aufgaben des maritimen Koordinators folgendermaßen: „Zu seinem Aufgabenbereich gehört die Koordinierung und Bündelung der Maßnahmen der Bundesregierung zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland in den Bereichen Schiffbau, Seeschifffahrt, Hafenwirtschaft und Meerestechnik.“ (www.bund.de/Content/DE/DEBehoerden/K/Koordinator-der-Bundesregierung-fuer-die-maritime-Wirtschaft/Koordinator-der-Bundesregierung-fuer-die-maritime-Wirtschaft.html?nn=4641496).

Nach den Bundestagswahlen gab es immer wieder das Verlangen, das Amt mit mehr Befugnissen auszustatten, da die Amtsbezeichnung falsche Hoffnungen weckt, insbesondere während der seit dem Jahr 2008 andauernden Schifffahrtskrise. Der Maritime Koordinator der Bundesregierung ist im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) angesiedelt. Allerdings sind seine Kompetenzen begrenzt, so ist bei Fragen des Seehafenhinterlandverkehrs weiterhin vorrangig das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zuständig und der Maritime Koordinator wird gegebenenfalls gehört. Eine Vetowirkung hat die Beteiligung des Maritimen Koordinators nicht. Es ist daher zu hinterfragen, welchen Themen sich der neue Maritime Koordinator seit Anfang des Jahres 2014 mit welcher Wirkung und welchem Erfolg widmet.

1. a) Welche Themen sind durch den Maritimen Koordinator innerhalb der Bundesregierung vorrangig zu betreuen (bitte Rechtsgrundlage angeben)?
- b) Welche Themen werden darüber hinaus durch den Maritimen Koordinator betreut, bzw. welche Themen kann der Maritime Koordinator an sich

ziehen, wenn er es für erforderlich hält, und wie oft ist dies bei welchen Themen seit dem Jahr 2014 geschehen?

- c) Bei welchen Vorhaben wurde seit Anfang des Jahres 2014 nach der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien (§ 21 Absatz 1 GGO) der Maritime Koordinator durch andere Bundesministerien als dem BMWi befasst (bitte jeweils das Bundesministerium nennen sowie kurze Themenbeschreibung angeben)?
- d) Von welchen Vorhaben hat der Maritime Koordinator seit Anfang des Jahres 2014 andere Ministerien neben dem BMWi über maritime Themen in Kenntnis gesetzt (§ 21 Absatz 2 GGO)?
- e) Im Zuge welcher Vorhaben der Bundesregierung wurde gemäß § 45 Absatz 3 GGO der Maritime Koordinator in welcher Form und mit welchem Ergebnis seit dem Jahr 2014 beteiligt?
- f) Im Zuge welcher Vorhaben im Rahmen der Europäischen Union wurde gemäß § 74 GGO der Maritime Koordinator in welcher Form und mit welchem Ergebnis seit dem Jahr 2014 beteiligt?
- g) Aus welchen Gründen ist der Maritime Koordinator nicht ausdrücklich bei jedem Verfahren zu beteiligen, sofern es maritime Aspekte betrifft oder sofern sich maritime Aspekte mit eventuell höherrangigen Belangen anderer Bundesministerien überschneiden (z. B. Verkehrsbelange, Verteidigungsbelange, Umweltbelange etc.)?

Die Fragen 1a bis 1g werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die erstmalige Bestellung des Koordinators für die maritime Wirtschaft (Maritimer Koordinator) geht auf den Kabinettsbeschluss der damaligen Bundesregierung vom 5. Juli 2000 zurück. Dem Koordinator wurde die Aufgabe zugewiesen, alle Maßnahmen zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland in den Bereichen Schiffbau, Seeschifffahrt und Hafenwirtschaft zu koordinieren. Von Beginn an gehört es dabei zum Grundverständnis des Amtes, dass die Ressortzuständigkeiten gemäß Geschäftsordnung der Bundesregierung unangetastet bleiben. Schon aus arbeitsökonomischen Gründen sollte der jeweilige „fachliche Unterbau“ – unabhängig davon, welchem Ressort der Maritime Koordinator zugeordnet ist – beim jeweils federführendem Ressort verbleiben. Damit wurde auch der Notwendigkeit Rechnung getragen, sachlich zusammenhängende Fragen – z. B. komplexe Fragestellungen der Verkehrsinfrastruktur – gebündelt in dem fachlich federführenden Ressort zu bearbeiten. Es ist insoweit beabsichtigt und gewährleistet, dass die entsprechenden Ressorts eng mit dem Maritimen Koordinator zusammenarbeiten.

Der Koordinator wird von diesen Ressorts in allen grundlegenden Fragen der maritimen Wirtschaft einbezogen. Bei seiner Arbeit wird er durch eine im BMWi eingerichtete Geschäftsstelle unterstützt. Der Maritime Koordinator legt vor dem Hintergrund aktueller wirtschaftlicher Entwicklungen und zentraler strategischer Fragestellungen politische Schwerpunkte und setzt sich ressort- und branchenübergreifend dafür ein, die maritime Wirtschaft in Deutschland in ihrer Gesamtheit zu stärken. Hierzu gehört auch der enge Dialog mit den Bundesländern und den Branchenverbänden.

Ein zentrales Instrument der maritimen Koordinierung ist die Durchführung der alle zwei Jahre stattfindenden Nationalen Maritimen Konferenzen (NMK) im Auftrag der Bundeskanzlerin, mit denen die strategischen Weichen für die Zukunftsfähigkeit der maritimen Branche gestellt werden. Über die Tätigkeit des Maritimen Koordinators und der Bundesregierung wird der Deutsche Bundestag jeweils zwei Monate vor der NMK in einem Bericht umfassend informiert.

Der Maritime Koordinator hat bisher die Schwerpunkte seiner Tätigkeit insbesondere auf folgende Themenfelder gerichtet:

Im Bereich Schiffbau nimmt die Finanzierungsthematik in der maritimen Koordinierung der Bundesregierung einen wichtigen Stellenwert ein. Im regelmäßigen Dialog mit allen Akteuren, insbesondere Werften, norddeutschen Küstenländern und Banken, werden die aktuelle Entwicklung und der bestehende Handlungsbedarf analysiert. Dies betrifft z. B. die Neugestaltung der Innovationsförderung des Bundes sowie Verbesserungen bei den Exportkreditgarantien.

Im Bereich Schifffahrt nimmt der Dialog über die Fortentwicklung des Maritimen Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt (Maritimes Bündnis) mit den Akteuren der maritimen Wirtschaft einen breiten Raum ein; zu den Einzelheiten wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen. Weitere Schwerpunkte sind in dieser Legislaturperiode die versicherungssteuerrechtliche Freistellung von Schiffserlöspools und die Infrastrukturpolitik; vgl. hierzu die Antworten zu den Fragen 6 sowie 9, 10 und 14.

Im Bereich Meerestechnik setzt sich der Maritime Koordinator für die Umsetzung und Weiterentwicklung des Nationalen Masterplans Maritime Technologien (NMMT) ein, um die Wahrnehmung und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen meerestechnischen Industrie auf den nationalen und internationalen Wachstumsmärkten zu sichern und signifikant zu erhöhen. Dazu gehört die bedarfsgerechte Ausgestaltung der spezifischen FuE-Förderprogramme des Bundes sowie die Durchführung von Fachveranstaltung zur Umsetzung der Ziele des NMMT.

Ein weiterer Schwerpunkt der maritimen Koordinierung ist die Außenwirtschaftsförderung. Ziel ist es, durch eine regelmäßige Teilnahme an Delegationsreisen, Messen und Fachveranstaltungen im Ausland die Sichtbarkeit der Branche zu erhöhen und die Anliegen der deutschen Unternehmen zu vertreten.

Der Maritime Koordinator der Bundesregierung begleitet zudem konstruktiv die Gesetzgebungsverfahren auf europäischer Ebene. Zudem fördert er die inhaltliche Diskussion über die für die maritime Wirtschaft bedeutsamen EU-Gesetzgebungsvorhaben auf nationaler Ebene.

2. a) Welche maritimen Themen sind mit Abteilungen, Unterabteilungen und Referaten im BMWi angesiedelt?

Im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie haben mehrere Abteilungen bzw. Referate inhaltliche Bezüge zur maritimen Wirtschaft. Die Abteilung für Industriepolitik ist federführend zuständig für die maritime Industrie, welche die Werften, die Offshore- und Schiffbauzulieferindustrie sowie die Meerestechnik (inklusive zivile maritime Sicherheitstechnik) umfasst. Dort ist auch die Geschäftsstelle des Maritimen Koordinators angesiedelt. Die Industrieabteilung ist für die Ausgestaltung spezifischer Förderprogramme zuständig, darunter das FuE-Programm „Maritime Technologien der nächsten Generation“, das Innovationsförderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ sowie die CIRR-Zinsausgleichsgarantien. Ebenfalls liegt in der Abteilung für Industriepolitik die Verantwortung für das Zulassungsverfahren für private Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen sowie für Fragen des Tiefseebergbaus. Sie ist zudem zuständig für den Rechtsrahmen für die Aufsuchung und Gewinnung von Rohstoffen im maritimen Hoheitsbereich der Bundesrepublik Deutschland.

Die für die maritime Wirtschaft wichtigen Themen Offshore-Windenergie sowie alternative Kraftstoffe werden von den beiden Energieabteilungen des BMWi betreut. Die Abteilung für Außenwirtschaftspolitik ist insbesondere für die Bereiche Exportkreditfinanzierung, Ausfuhrkontrolle, Messförderung und Markterschließungsreisen in Bezug auf die maritime Wirtschaft sowie die Beziehun-

gen zur Internationalen Meeresbodenbehörde zuständig. Auch die Förderprogramme der Mittelstandsabteilung und der Abteilung für Digital- und Innovationspolitik sind für die maritime Wirtschaft relevant. Weitere Referate des BMWi spiegeln Themen mit maritimem Bezug in anderen Ressorts, darunter fallen beispielsweise Themen mit Bezug zur Umwelt-, Verkehrs- oder Verteidigungspolitik.

- b) Werden sämtliche in der Frage 2a genannten maritimen Themen, die das BMWi betreffen, auch durch den Maritimen Koordinator vorrangig nach außen vertreten, und wenn nein, welche Themen werden durch welchen Parlamentarischen Staatssekretär oder den Bundesminister vorrangig nach außen vertreten?

Maritime Themen und Positionen des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie werden durch den Minister und schwerpunktmäßig durch den Maritimen Koordinator nach außen vertreten. Hierbei setzt der Maritime Koordinator die o. g. Schwerpunkte.

3. a) Durch welche Maßnahmen wird die Bundesregierung die Funktion des Maritimen Koordinators nach 15 Jahren seit Einführung dieses Amtes aufwerten?
- b) Wenn die Bundesregierung keine Aufwertung des Amtes verfolgt, warum nicht?
- c) Aus welchen Gründen ist in dieser Bundesregierung eine Ansiedlung des Maritimen Koordinators beim BMWi erfolgt?
- d) Aus welchen Gründen ist in dieser Bundesregierung die Ansiedlung des Maritimen Koordinators nicht beim BMVI erfolgt?

Die Fragen 3a bis 3d werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Ansiedlung des Maritimen Koordinators im BMWi hat sich in der Vergangenheit bewährt und wird daher von der Regierungskoalition in der 18. Legislaturperiode fortgeführt. Hierdurch erfährt das Amt des Maritimen Koordinators die für eine erfolgreiche Tätigkeit notwendige politische Unterstützung.

4. a) Inwieweit verhandelt der Maritime Koordinator im Auftrag der Bundesregierung mit den anderen Bündnispartnern im Maritimen Bündnis (so genannte Lübeck-Absprachen) zwischen Bund, Ländern, Reedern und Gewerkschaft?
- b) Welche Rolle nimmt hier das BMVI ein?
- c) Welche Rolle nimmt hier das Bundesministerium des Innern (BMI) ein?
- d) Welche Rolle nimmt hier das Bundeskanzleramt ein?

Die Fragen 4a bis 4d werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Partner des Maritimen Bündnisses sind die Bundesregierung, die fünf norddeutschen Länder, der Verband Deutscher Reeder und die Gewerkschaft ver.di. Die Bundesregierung wird vertreten durch die Ressorts BMVI, BMWi und das Bundesministerium der Finanzen (BMF). Sachthemenbezogen nehmen auch das Bundeskanzleramt und andere Bundesressorts an den Sitzungen des Maritimen Bündnisses teil, die vom BMVI organisiert und geleitet werden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

- e) Inwieweit wird der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD umgesetzt, in dem es heißt, das „Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung entwickeln wir weiter“?

Durch das Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt konnten in den vergangenen Jahren viele positive Impulse gesetzt werden. Die lange anhaltende Krise in der Seeschifffahrt hat jedoch auch Auswirkungen auf die maritime Ausbildung und Beschäftigung. Die Bundesregierung stellt sich diesen Herausforderungen. Gemeinsam mit den Partnern des Maritimen Bündnisses entwickelt sie aktuell ein Maßnahmenpaket zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrtsstandortes Deutschland.

5. a) Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der seit dem Jahr 2008 anhaltenden Schifffahrtskrise, und durch welche konkreten Maßnahmen wird sie ihre Schifffahrtspolitik den veränderten Bedürfnissen der Seeschifffahrt anpassen?
- b) Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um die Wettbewerbsfähigkeit von Schiffen unter deutscher Flagge im internationalen Verkehr zu verbessern (vgl. Bundestagsdrucksache 18/4027, Frage 10)?

Die Fragen 5a und 5b werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Bundesregierung steht zu der im Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode getroffenen Aussage „Unser Ziel ist eine leistungsfähige Schifffahrt [...]“. Im Branchenforum „Seeschifffahrt“ am 16. Juni 2015 zur Vorbereitung der Neunten Nationalen Maritimen Konferenz hat die Bundesregierung angekündigt, eine neue Richtlinie zur Senkung der Lohnnebenkosten zu erarbeiten, um die Schifffahrtspföderung bedarfsgerecht weiter zu entwickeln. Darüber hinaus sind zusätzliche Maßnahmen notwendig, um die Wettbewerbsfähigkeit von Schiffen unter deutscher Flagge zu verbessern. Dazu planen die Partner des Maritimen Bündnisses ein umfassendes Maßnahmenpaket.

- c) Wird die Bundesregierung, wie durch den Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Enak Ferlemann, am 16. Juni 2015 im Rahmen des Branchenforums Seeschifffahrt angekündigt, die Schiffsbesetzungsverordnung anpassen, um Wettbewerbsnachteile der deutschen Flagge zu verringern (vgl. DVZ vom 19. Juni 2015, S. 9), und wenn ja, wie?

Wenn nein, warum nicht?

Im Branchenforum haben sich der Verband Deutscher Reeder und die Gewerkschaft ver.di darauf verständigt, Gespräche über eine mögliche Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung zu führen. Ziel soll es sein, der Bundesregierung einen einvernehmlichen Vorschlag zu unterbreiten. Die Bundesregierung ist grundsätzlich für Änderungen der Schiffsbesetzungsverordnung innerhalb des EU-rechtlich zulässigen Rahmens offen.

6. a) Zu wie vielen Treffen zur Krise in der Schiffsfinanzierung bzw. zur Krise der deutschen Seeschifffahrt hat der Maritime Koordinator seit dem Jahr 2014 eingeladen (bitte jeweiliges Datum sowie Teilnehmer nennen)?

Der Maritime Koordinator ist in ständigem Kontakt mit Vertretern von Reedereien in Deutschland und diskutiert in zahlreichen Einzelgesprächen die aktuelle Lage der Seeschifffahrtsbranche sowie Lösungsansätze zur Verbesserung der

Rahmenbedingungen für die Unternehmen. Im genannten Zeitraum hat der Maritime Koordinator u. a. folgende Sitzungen und Veranstaltungen initiiert:

Veranstaltung/ Sitzung/Einzelgespräch	Ort	Datum	Teilnehmer
Sitzung	Berlin	12.03.2014	Hans-Hermann Lückert, Bundeslotsenkammer Kap. Uwe Jepsen, Bundesverband der See- und Hafenslotsen Frank Wessels, Deutscher Nautischer Verein Thorsten Harms, Verband Deutscher Schiffsausrüster Kap. Wilhelm Mertens, Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere Dr. Alexander Geisler, Zentralverband Deutscher Schiffsmakler
Sitzung	Berlin	09.04.2014	Dr. Achim Kassow, Oldenburgische Landesbank Dr. Thomas Bretzger, Oldenburgische Landesbank Jörg Höhling, Oldenburgische Landesbank Karin Katerbau, Oldenburgische Landesbank Hilger Koenig, Oldenburgische Landesbank
Veranstaltung „3. Schifffahrtsdialog“	Hamburg	17.04.2014	Vertreter von maritimen Verbänden, schiffsfinanzierenden Banken und Unternehmen der maritimen Wirtschaft
Sitzung	Hamburg	17.04.2014	Vertreter von ver.di
Sitzung	Bremen	21.11.2014	Joachim Zeppenfeld, Bremer Bereederungsgesellschaft mbH & Co.KG Robert Völkl, Bremer Rhederverein Hylke H. Boerstra, Carl Büttner GmbH & Co.KG Michael Vinnen, F.A. Vinnen & Co. (GmbH & Co.KG) Peter Grönwoldt, Harren & Partner Ship Management GmbH & Co.KG Dirk O. Rogge, D. Oltmann Reederei GmbH & Co.KG
Veranstaltung „4. Schifffahrtsdialog“	Hamburg	08.06.2015	Vertreter von maritimen Verbänden, schiffsfinanzierenden Banken und Unternehmen der maritimen Verbände
Veranstaltung „Branchenforum Seeschifffahrt“	Berlin	16.06.2015	Vertreter von maritimen Verbänden, Gewerkschaften und Unternehmen der maritimen Wirtschaft, Vertreter von Bundesministerien und Ministerien der Küstenländer, Mitglieder des Deutschen Bundestages, Vertreter von maritimen Forschungseinrichtungen

- b) Welche Maßnahmen sind bei den Treffen jeweils beraten worden, und welche Maßnahmen sollen zur Überwindung der Krise in der Seeschifffahrt bzw. in der Schiffsfinanzierung weiter verfolgt werden?

Die Bundesregierung setzt sich für einen leistungsfähigen Schifffahrtstandort Deutschland ein. Der Krise in der Seeschifffahrt kann am besten durch eine Stärkung der Rahmenbedingungen in Deutschland und durch die Umstellung der

Branche auf die veränderten Marktbedingungen begegnet werden. In den aufgeführten Gesprächen und Veranstaltungen wurden daher u. a. Themen des maritimen Bündnisses, die Problematik der Versicherungssteuer bei Erlöspools, die jetzt einer dauerhaften Lösung zugeführt wird, oder Möglichkeiten, wie die Branche selbst auf die Krise reagieren kann, diskutiert.

- c) Mit welchen Ergebnissen hat die Bundesregierung die Problematik der Besteuerung des sogenannten Unterschiedsbetrags bei Schiffsgesellschaften im Falle des Verkaufs oder der Verschrottung von Schiffen im Zusammenhang mit der Kapazitätsreduzierung der deutschen Schiffsflotte überprüft, und welche Konsequenzen zieht sie daraus?

Auf die Besteuerung des Unterschiedsbetrags kann aus steuersystematischen und auch aus EU-rechtlichen Gründen nicht verzichtet werden. Wird ein Antrag auf Tonnagebesteuerung gestellt, sind gemäß § 5a Absatz 4 des Einkommensteuergesetzes (EStG) die stillen Reserven der unmittelbar dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr dienenden Wirtschaftsgüter in Form der Unterschiedsbeträge zwischen Teilwert und Buchwert zum Schluss des Wirtschaftsjahres, das der erstmaligen Anwendung der Tonnagebesteuerung vorangeht (Übergangsjahr), in ein besonderes Verzeichnis aufzunehmen. Ein solcher Unterschiedsbetrag ist nach § 5a Absatz 4 Satz 3 Nummer 1 und 2 EStG dann gewinnerhöhend aufzulösen und dem laufendem Gewinn hinzuzurechnen, wenn die Gewinnermittlung nach der Tonnage beendet wird, das Wirtschaftsgut aus dem Betriebsvermögen ausscheidet oder nicht mehr unmittelbar dem Schiffsfahrtsbetrieb dient. Durch die Auflösung des Unterschiedsbetrags werden die in der Zeit vor dem Wechsel zur Tonnagegewinnermittlung gebildeten stillen Reserven nachträglich einer Besteuerung zugeführt. Die spätere Auflösung des Unterschiedsbetrages entspricht dem Charakter einer Steuerstundung, weil die Besteuerung der Unterschiedsbeträge eigentlich bereits im Übergangsjahr hätte erfolgen müssen.

Die Tonnagesteuer ist eine Subventionsvorschrift, deren konkrete Ausgestaltung von der Europäischen Kommission genehmigt worden ist und von der daher nicht abgewichen werden darf.

7. Welche „konkreten Maßnahmen zur Sicherung des beruflichen Nachwuchses“, wie im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD beschlossen, hat die Bundesregierung die maritime Ausbildung betreffend in Abstimmung mit den Bundesländern bereits umgesetzt, und welche konkreten Maßnahmen werden bis zum Jahr 2017 folgen (bitte sowohl für Primär- als auch Sekundärbereich ausführen)?

Die Bundesregierung hat die bisherige Ausbildungsplatzförderung übergangsweise für zwei Jahre bis Ende des Jahres 2015 fortgeführt. Sie wird diese bedarfsgerecht weiterentwickeln.

8. a) Durch welche konkreten Maßnahmen wird die Bundesregierung die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD beschlossene „Vernetzung der maritimen Wirtschaft mit der Offshore-Windenergiebranche“ voranbringen?
- b) Inwieweit ist an der Entwicklung von Maßnahmen der Maritime Koordinator beteiligt, und welche seiner Vorschläge konnten bereits umgesetzt werden?

Die Fragen 8a und 8b werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Der von der Stiftung Offshore-Windenergie betreute und vom BMWi geförderte Arbeitskreis „Vernetzung der maritimen Wirtschaft mit der Branche der Offshore-Windenergie“ hat in den vergangenen Jahren eine Reihe von Fachgruppen zu spezifischen Themen eingerichtet und hier erhebliche Verbesserungen erreicht; dazu gehören u. a. die Felder Häfen bzw. Investoren von Offshore-Windparks, Internationale Vorschriften und Normung, Aus- und Weiterbildung und Offshore Code of Practice. Konkret wurden z. B. mit der inzwischen im Bundesanzeiger erfolgten Veröffentlichung des nationalen „Codes für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb von Offshore-Servicefahrzeugen“ Wettbewerbsnachteile für deutsche Reedereien beseitigt. Später wurden zudem der Runde Tisch Maritime Sicherheitspartnerschaft sowie der Arbeitskreis Offshore-Design Genehmigungsfähigkeit gegründet. Der „Arbeitskreis Vernetzung“, der selbst zwei Mal im Jahr tagt, hat eine Vielzahl von Konferenzen, Workshops und Sitzungen zu den Themen abgehalten. Der Maritime Koordinator und seine Geschäftsstelle sind eng in die Aktivitäten des Arbeitskreises eingebunden.

9. a) Durch welche Maßnahmen wird die Bundesregierung die im Koalitionsvertrag beschlossene Funktionsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals sicherstellen (bitte abschnittsweise geplante Ausbau- bzw. Erneuerungsmaßnahmen mit den jeweiligen aktuellen Kosten nennen)?

Der Erhalt der Funktionsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) wird durch folgende Maßnahmen sichergestellt: Bau der fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel, Sanierung der vorhandenen Kammern in Brunsbüttel (Baubeginn nach Verkehrsfreigabe der fünften Kammer), Sanierung der Schleusen in Kiel-Holtenau (Vorplanungsphase), Ersatz der Levensauer Hochbrücke (Planfeststellungsverfahren). Zu den letzten drei Maßnahmen können verlässliche Angaben zu den Kosten erst dann gemacht werden, wenn die entsprechende Entwurfsplanung oder die notwendigen Genehmigungsverfahren abgeschlossen sind. Gerade beim Bau im Bestand ist ein vollständiger Umfang der Maßnahmen erst auf Grundlage detaillierter Planungsgrundlagen absehbar. Neben den prioritären Maßnahmen zum Erhalt des NOK erfolgt der Ausbau der Oststrecke, um den gestiegenen verkehrlichen Anforderungen gerecht zu werden (Kosten nach derzeitigem Kenntnisstand 278 Mio. Euro). Eine weitere Vertiefung des gesamten Kanals um einen Meter wird im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2015 bewertet.

- b) Ist die Funktionsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals zum heutigen Zeitpunkt dauerhaft sichergestellt, und wenn nein, warum nicht?

Es ist das Ziel, die vorhandenen großen Schleusen in Brunsbüttel so weit zu ertüchtigen, dass die Schifffahrt in den Jahren bis zur Verkehrsfreigabe der fünften Schleusenkammer zuverlässig auf die vorhandenen großen Schleusenkammern setzen kann. Im Zusammenhang mit den in der Antwort zu Frage 9a genannten Maßnahmen bleibt damit die Funktionsfähigkeit des NOK erhalten.

- c) Zu welchem Zeitpunkt wird die neue Brunsbütteler Schleusenkammer in Betrieb gehen, welche Zeitplanung hat die Bundesregierung bezüglich der Teilschritte der Baumaßnahme, und wird nach aktuellem Zeitplan, wie durch den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, angekündigt, das erste Schiff im Jahr 2020 die Schleuse passieren können, und wenn nein, wann wird die Verkehrsfreigabe stattfinden (www.fr-online.de/newsticker/dobrindt--2020-passiert-erstes-schiff-neue-kanalschleuse,26577320,26419350.html)?

Sofern sich im Rahmen der weiteren Baumaßnahmen keine unerwarteten Komplikationen ergeben, hat der Zeitplan mit einer Verkehrsfreigabe im zweiten

Halbjahr 2020 und einem Abschluss der Baumaßnahmen im Jahr 2021 unverändert Bestand.

- d) Geht die Bundesregierung davon aus, dass die Kosten des Bauprojekts „5. Schleuse Brunsbüttel“ bei den bisher veranschlagten 540 Mio. Euro (insgesamt einschließlich Vorkosten) bleiben werden, und wenn nein, warum nicht, und von welchen Kostensteigerungen geht sie aus?

Der Bau der fünften Schleusenkammer Brunsbüttel erfordert Haushaltsmittel in Höhe von rund 485 Mio. Euro. Dazu kommen noch rund 55 Mio. Euro an Ausgaben für Planung, Bauleitung und vorbereitende Maßnahmen, die zu einem großen Teil bereits ausgegeben wurden, in der Summe also Ausgaben in Höhe von etwa 540 Mio. Euro. Sofern sich im Rahmen der weiteren Baumaßnahmen keine unerwarteten Komplikationen ergeben, hat der Kostenrahmen unverändert Bestand.

10. a) Bis wann wird die Bundesregierung einen im Koalitionsvertrag vorgesehenen Verkehrsinfrastrukturbericht vorlegen, welche Konsequenzen wird sie daraus für den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur ziehen, und bis wann wird sie den angekündigten Maßnahmenplan für den Erhalt der Bundeswasserstraßen vorlegen?

Es wird angestrebt, den im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD angekündigten Verkehrsinfrastrukturbericht im vierten Quartal 2015 zu veröffentlichen. Ein konkretes Datum kann derzeit nicht genannt werden. Das Finanzvolumen für Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionsmaßnahmen in die verkehrliche Infrastruktur wird im BVWP 2015 dargestellt werden.

- b) Inwieweit wurde bzw. wird der Maritime Koordinator an der Erstellung des Verkehrsinfrastrukturberichts beteiligt, wann ist eine Beteiligung vorgesehen, und falls keine Beteiligung erfolgt, warum nicht?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

11. a) In welcher Form wird die Bundesregierung den Entwicklungsplan Meer gemäß Koalitionsvertrag umsetzen (bitte Maßnahmen, Teilschritte und jeweiligen Zeitplan nennen)?

Der „Entwicklungsplan Meer“ analysiert die bestehenden und absehbaren Herausforderungen, Lösungsansätze und Chancen und leitet daraus in die Zukunft gerichtete strategische Rahmenziele und politische Schwerpunkte ab. Er bildet die politische Plattform, auf deren Grundlage staatliche und nichtstaatliche Akteure in transparente Entscheidungsprozesse und in die Weiterentwicklung von Zielen, politischen Schwerpunkten, Verfahren, Instrumenten und Projekten eingebunden werden.

Für die Durchführung der zahlreichen Einzelmaßnahmen des Aktionsplans (siehe auch: Anlage zum Entwicklungsplan Meer, www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Wasser/meerespolitik-aktionsplan-entwicklungsplan-meer.pdf?__blob=publicationFile) sind unterschiedliche Dienststellen der Bundesregierung und entsprechend der föderalen Zuständigkeiten weitere Stellen der Länder unmittelbar verantwortlich.

- b) Inwieweit und durch welche konkreten Maßnahmen ist der Maritime Koordinator an der Umsetzung des Entwicklungsplans Meer beteiligt?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

12. a) Bis wann und durch welche konkreten Maßnahmen wird die Bundesregierung die Flaggenstaatsverwaltung „grundlegend modernisieren und vereinheitlichen“, wie im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD beschlossen?

Die Modernisierung der Flaggenstaatverwaltung ist ein fortwährender Prozess. Mit der Webseite www.deutsche-flagge.de wurde eine einheitliche digitale Anlaufstelle für die maritimen Dienstleistungen geschaffen, die ständig angepasst wird. Anträge im Bereich der Seeschifffahrt können elektronisch gestellt werden. Deutschland erteilt seit Januar 2015 für Schiffe in der nationalen Fahrt elektronische Schiffssicherheitszeugnisse. Ein gemeinsamer Auftritt des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie und der Dienststelle Schiffssicherheit durch einen Rund-um-die-Uhr-Dienst (24/7) in deutscher und englischer Sprache ist im Aufbau.

- b) Inwieweit ist im Prozess der Modernisierung und Vereinheitlichung der Flaggenstaatsverwaltung der Maritime Koordinator beteiligt, und welche Treffen unter Beteiligung des BMWi und welcher weiterer Ressorts der Bundesregierung fanden bisher dazu seit dem Jahr 2014 statt?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

13. a) Welche konkreten Regularien des Schifffahrtsrechts wird die Bundesregierung bis wann, wie im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD beschlossen, „modernisieren“?

Im Rahmen der Modernisierung des Schifffahrtsrechts wurde die Überarbeitung des Schiffssicherheitsrechts als vorrangig identifiziert. Es sind Änderungen im Seeaufgabengesetz sowie eine grundlegende Neufassung des Schiffssicherheitsgesetzes und der Schiffssicherheitsverordnung beabsichtigt. Als ersten Schritt bereitet das BMVI derzeit eine Verordnung zur Änderung der Schiffssicherheitsverordnung vor, um die technischen Anforderungen an Schiffe unter deutscher Flagge, die nicht internationalen Regelungen unterliegen, übersichtlich, klar und lückenlos zu formulieren. Der entsprechende Referentenentwurf soll Ende des Jahres 2015 vorliegen. Gleichzeitig wird der Änderungsbedarf im Seeaufgabengesetz erhoben, der auch zukünftig internationale und europäische Entwicklungen berücksichtigen soll.

- b) Inwieweit hatte der Maritime Koordinator das Thema Modernisierung des Schifffahrtsrechts seit dem Jahr 2014 aufgegriffen und Vorschläge innerhalb der Bundesregierung eingebracht bzw. an die Öffentlichkeit gegeben?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

- c) Welche Termine hatte der Maritime Koordinator dazu bisher wahrgenommen, und welche Treffen unter Beteiligung des BMWi fanden bisher dazu seit dem Jahr 2014 statt?

Auf die Antwort zu Frage 6a wird verwiesen.

- d) Wie bewertet die Bundesregierung die Akzeptanz des neuen Seehandelsrechts, wird sie die Auswirkungen überprüfen, und liegen ihr Erkenntnisse vor, wie viele Schifffahrts- und Logistikunternehmen das deutsche Seehandelsrecht in ihre Vertragsbeziehungen integrieren?

Die Bundesregierung bewertet die Akzeptanz des neuen Seehandelsrechts positiv. Das am 25. April 2013 in Kraft getretene Gesetz zur Reform des Seehandels-

rechts hat eine mehrjährige intensive Zusammenarbeit mit Wissenschaft und Praxis zur Modernisierung der im Handelsgesetzbuch verankerten seehandelsrechtlichen Vorschriften erfolgreich zum Abschluss gebracht. Durch die frühzeitige Einbindung von Expertinnen und Experten aus Wissenschaft, Justiz, Anwaltschaft und verschiedenen Verbänden wurden die Voraussetzungen für eine hohe Akzeptanz des neuen Seehandelsrechts geschaffen. Die Bundesregierung wird die Auswirkungen der Reform in der Praxis weiter beobachten. Darüber, welche einzelnen Schifffahrts- und Logistikunternehmen das deutsche Seehandelsrecht in ihre Vertragsbeziehungen integrieren, liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

14. Wie war bzw. ist das BMWi sowie der maritime Koordinator bisher am Prozess der Erarbeitung und Fortschreibung des Nationalen Hafenkonzepts beteiligt, und welche Maßnahmen werden durch das BMWi sowie den Maritimen Koordinator noch bis zur vorgesehenen Veröffentlichung bis zum Herbst 2015 eingebracht?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

15. a) Welche Ergebnisse hat die durch den Bund beauftragte Studie zum Bund-Länder-Verhältnis in der Hafenpolitik, und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus (vgl. www.hafenausschuss.bremische-buergerschaft.de/sixcms/media.php/13/Vorlage%20Studie%20Bund-L%20Verh%20in%20der%20Hafenpolitik.pdf)?

Die Studie ist noch nicht abgeschlossen.

- b) Sollte noch kein Ergebnis vorliegen, bis wann wird die Studie fertiggestellt sein?

Die Studie soll im dritten Quartal 2015 fertiggestellt sein.

16. Bis wann wird die Bundesregierung zum Erhalt der Traditionsschifffahrt welche konkreten Maßnahmen und Regelungen erarbeiten, wie im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD beschlossen?

Die Bundesregierung hat einen ersten Entwurf für eine Neufassung der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe erarbeitet; federführend ist hier das BMVI. Der Entwurf befindet sich derzeit in der Abstimmung. Das Inkrafttreten der Verordnung ist für Mitte des Jahres 2016 vorgesehen.

17. Welche verpflichtende Beteiligung des Maritimen Koordinators beim Prozess der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes war bisher vorgesehen, und welche Punkte wurden durch den Maritimen Koordinator in den Prozess eingebracht?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

18. Inwieweit ist der Maritime Koordinator im BLANO (Bund-Länder-Ausschuss Nord- und Ostsee) eingebunden, und inwieweit bringt sich der Maritime Koordinator bei der Beseitigung der Munitionsaltlasten in Nord-

und Ostsee, die mit unterschiedlichen Zuständigkeiten eine gemeinsame Aufgabe von Bund und Küstenländern ist, koordinierend ein?

Soweit Munitionsaltlasten im Meer im regionalen Zuständigkeitsbereich des Bundes betroffen sind, hat die Bundesregierung wegen einer Vielzahl betroffener Einzelaspekte im Jahr 2009 ein informelles Netzwerk des Bundes unter gemeinsamer Leitung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) und des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zwecks gegenseitiger Information und zeitnaher Reaktion zu Munitionsaltlasten im Meer gebildet.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

19. Welche Zuständigkeit hat der Maritime Koordinator im Bereich Meeresschutz, durch welche Maßnahmen hat er sich hier seit dem Jahr 2014 eingebracht, und wie ist er in die Erarbeitung der Maßnahmenpläne zur Umsetzung der Meeresstrategierahmenrichtlinie (MSRL) eingebunden?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

20. Welche Zuständigkeit hat der Maritime Koordinator bei der deutschen oder europäischen Gesetzgebung für Offshore-Ölförderungen und Offshore-Gasförderungen, wie wurde er seit dem Jahr 2014 dazu tätig, und inwieweit wurde er durch andere Bundesministerien an dieser Thematik beteiligt?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

21. a) Welche Zuständigkeiten hat der Maritime Koordinator im Bereich der Küstenwachfunktionen der Einrichtungen des Bundes und der Länder im Rahmen des Maritimen Sicherheitszentrums, und welche Bundesbehörde ist hier federführend?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

- b) Welche direkte oder indirekte Einflussmöglichkeit hat der Maritime Koordinator auf das gemeinsame Havariekommando des Bundes und der Küstenländer, und welche Bundesbehörde ist hier federführend?

Das Havariekommando ist nach dem Organisationserlass bundesseitig eine dem BMVI unmittelbar nachgeordnete Behörde.

- c) Welche Beteiligungsmöglichkeit hat der Maritime Koordinator bei der Verwaltung und strategischen Ausrichtung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA), und welche Bundesbehörde(n) vertritt die Bundesregierung regelmäßig in deren Gremien?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

22. a) Inwieweit wird der Maritime Koordinator im Rahmen von Entscheidungen des BMWi oder des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) zu Rüstungsexporten, etwa für Marineschiffe bzw. -boote, mitbeteiligt oder dessen Auffassung mitberücksichtigt?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

- b) Inwieweit wird der Maritime Koordinator im Rahmen von Entscheidungen des BMVg zu Rüstungsaufträgen, etwa für Marineschiffe bzw. -boote, mitbeteiligt oder dessen Auffassung mitberücksichtigt?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

23. a) Welche Erfahrungen hat die Bundesregierung zwischenzeitlich aus dem Gesetz zur Zertifizierung von Sicherheitsdiensten an Bord deutscher Schiffe gezogen (Gesetz zur Einführung eines Zulassungsverfahrens für Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen, Bundestagsdrucksache 17/10960)?

Das deutsche Zulassungsverfahren für Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen ist seit nunmehr zwei Jahren in Kraft. Das BMWi hat dem Deutschen Bundestag am 30. Juni 2015 einen Bericht des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle zu dessen bisherigen Erfahrungen mit den Regelungen der Seeschiffbewachungsdurchführungsverordnung vorgelegt (Bundestagsdrucksache 18/5456). Auf diesen Bericht aufbauend wird das BMWi dem Deutschen Bundestag einen Erfahrungsbericht in Bezug auf die Regelungen der Seeschiffbewachungsverordnung vorlegen (vgl. Bundestagsdrucksache 17/13525). Die Seeschiffbewachungsverordnung und die Seeschiffbewachungsdurchführungsverordnung konkretisieren die Regelungen des § 31 der Gewerbeordnung (GewO), die durch das Gesetz zur Einführung eines Zulassungsverfahrens für Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen (Bundestagsdrucksache 17/10960) geschaffen wurden. Die Erfahrungen aus den ersten beiden Jahren haben gezeigt, dass das Verfahren eine gute Resonanz findet und für eine Qualitätsprüfung der bis dahin unkontrolliert operierenden Unternehmen sorgt. Nach Aussage des Verbands Deutscher Reeder decken die zugelassenen Unternehmen die Schiffe unter deutsche Flagge ausreichend ab.

- b) Wie viele Schiffe haben davon bisher Gebrauch gemacht?

Vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie wurden bislang 58 Genehmigungen zu dem dafür erforderlichen Zusatz zum Gefahrenabwehrplan auf dem Schiff erteilt, davon 41 Genehmigungen im Jahr 2013, 15 im Jahr 2014 und zwei im Jahr 2015.

- c) Wie viele Sicherheitsunternehmen und wie viele Sicherheitskräfte wurden seitdem nach diesem Gesetz erfolgreich bzw. nicht erfolgreich zertifiziert?

Von 20 Bewachungsunternehmen, die bislang einen Antrag auf Zulassung nach § 31 GewO gestellt haben, wurden 13 Unternehmen zugelassen. Ein zugelassenes Unternehmen hat seinen Geschäftsbetrieb zwischenzeitlich eingestellt. Einzelheiten zu den Antragszahlen und Verfahrensbeendigungen sind im Erfahrungsbericht des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle auf Seite 6 f. dargestellt (Bundestagsdrucksache 18/5456).

Das für die Zulassung der maritimen Bewachungsunternehmen zuständige Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle stellt ferner auf seiner Webseite eine Liste der zugelassenen Bewachungsunternehmen zur Verfügung und aktualisiert diese fortlaufend (www.bafa.de/bafa/de/weitere_aufgaben/seeschiffbewachung/zugelassene_betriebe/index.html).

Da das Zulassungsverfahren einem unternehmensbezogenen Prüfungsansatz unterliegt, werden einzelne Wachpersonen nicht gesondert zugelassen.

