

Antrag

der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Nachhaltige maritime Wirtschaftspolitik umsetzen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die maritime Wirtschaft ist eine der zentralen Schlüsselbranchen Deutschlands. Der Wohlstand unseres Landes fußt ganz wesentlich auch auf dem internationalen Warenhandel, welcher zu etwa 90 Prozent über den Seeweg transportiert wird. Wer eine zukunftsorientierte Handelsnation sein will, braucht daher ein starkes Rückgrat in der maritimen Wirtschaft. So hat sich auch die Konkurrenz zwischen den weltweit führenden Handelsnationen zu einem Systemwettbewerb in den maritimen Disziplinen verschärft. Die Volksrepublik China schrieb beispielsweise die Marktführerschaft im Bereich Hightech-Schiffbau und Meerestechnik in ihrer Strategie „Made in China 2025“ als übergeordnetes Staatsziel fest. Ebenso gestaltet sich der innereuropäische Wettbewerb zunehmend asymmetrisch. Unsere maritime Wirtschaft wird ihre herausgehobene Marktstellung daher nicht ohne politische Unterstützung halten.

Der Erfolg der maritimen Wirtschaft hängt ebenso maßgeblich von den qualifizierten maritimen Fachkräften und einer guten Sozialpartnerschaft ab. Ziel der politischen Unterstützung muss daher immer sein, Arbeitsplätze am Wirtschaftsstandort Deutschland langfristig zu halten. In diesem Zusammenhang müssen als Antwort auf die Herausforderungen der Digitalisierung und Automatisierung gemeinsam mit den Sozialpartnern wirksame Ausbildungs- und Beschäftigungsstrategien entwickelt werden.

Die zentrale Rolle der maritimen Branche zeigt sich nicht allein in wirtschaftlichen Aspekten. Sie hat eine große Bedeutung für die Umsetzung der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, die die Bundesregierung aus den 17 Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen (UN) abgeleitet hat. Durch seine Innovationskraft hat die maritime Wirtschaft in den vergangenen Jahren zahlreiche Erfolge in Forschung und Entwicklung erzielt und große Potenziale insbesondere im Bereich der Emissionsreduktionen aufgezeigt. Diesen Innovationen gilt es, noch stärker zur Anwendung zu verhelfen. Insbesondere Technologien auf der Basis von Flüssigerdgas (engl. „liquified natural gas“, LNG) und wasserstoffbasierte Technologien im Rahmen von Power-to-X-Strategien sind hierbei erfolgversprechend. Die zunehmende Vermüllung der Meere hingegen ist ein Problem, das mit wachsender Sorge betrachtet werden muss. Wer wie Deutschland so stark vom Meer profitiert, trägt besondere Verantwortung für dieses Ökosystem.

Eine nachhaltige Meerpolitik erfordert umfassende Kenntnisse der natürlichen und anthropogenen Einflüsse auf die marine Umwelt. Die deutsche Meeresforschung mit ihrer leistungsfähigen Infrastruktur liefert Entscheidungswissen für eine nachhaltige

Entwicklung der Meere und Ozeane. Sie adressiert hiermit die von der UN definierten Nachhaltigkeitsziele (Sustainable Development Goals, SDGs), insbesondere das SDG 14 „Ozeane, Meere und Meeresressourcen im Sinne nachhaltiger Entwicklung erhalten und nachhaltig nutzen“.

Grundvoraussetzung für all dies sind die Leichtigkeit des Seeverkehrs und die Sicherheit unserer Seeverbindungen. Die Deutsche Marine leistet hierzu einen unverzichtbaren Beitrag. Die vermehrte Ablehnung oder Umgehung der auf Regeln basierenden internationalen maritimen Ordnung durch verschiedene Akteure ist eine Herausforderung, die die Deutsche Marine weltweit fordert.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt:

- die Fortsetzung der Reihe der Nationalen Maritimen Konferenzen (NMK) sowie die zuletzt geforderte Vorlage eines Sachstandsberichts zur Lage der maritimen Wirtschaft in Deutschland;
- die Durchführung der 11. NMK in einem Binnenland. Dadurch wird die Bedeutung der hochinnovativen maritimen Zulieferunternehmen und die Bedeutung der maritimen Logistik für ganz Deutschland stärker in den Fokus genommen;
- die Ankündigung der Bundesregierung, nach dem U-Boot-Sektor nun auch den Marine-Überwasserschiffbau zur Schlüsseltechnologie zu erklären;
- die Ratifikation der Hongkong-Konvention;
- die Aufnahme der Tätigkeit des neu gegründeten Deutschen Maritimen Zentrums e. V. (DMZ);
- die Streichung der Befahrensabgabe für Binnenschiffe (mit Ausnahme des Nord-Ostsee-Kanals) und das damit verbundene Bekenntnis zur Nachhaltigkeit in der deutschen Binnenschifffahrt;
- dass die Bundesregierung einen Masterplan Binnenschifffahrt vorgelegt hat;
- die Verdopplung des gesetzlichen Leistungsanspruchs für die Seemannsmissionen und Stella Maris auf 1 Million Euro pro Jahr;
- das verstärkte Engagement des Bundes beim Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“, das er bereits seit 2016 zu zwei Dritteln (gegenüber den Ländern mit einem Finanzierungsanteil von einem Drittel) trägt;
- die Strategie zur Reform der Lotsenausbildung, die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zusammen mit den maritimen Verbänden 2018 erarbeitet wurde. Die Nachwuchsgewinnung in der Ausbildung ist auch für das Lotsenwesen von elementarer Bedeutung für den maritimen Standort Deutschland;
- die bevorstehende Indienststellung der neuen, innovativen Fregatten der „Baden-Württemberg“-Klasse bei der Deutschen Marine;
- den Baubeginn für fünf weitere Korvetten als Schritt in die richtige Richtung der bedarfsgerechten Ausstattung der Deutschen Marine;
- die Aufstellung des Stabes „German Maritime Forces“, mit dem als Nukleus für das Baltic Maritime Component Command ein Schritt zu mehr Verantwortung bei der Sicherung der Seewege, gerade im Ostseebereich, gegangen wird;
- dass die Bundesregierung mit ihrem Forschungsprogramm „MARE:N“ die wissenschaftlichen Grundlagen für den Schutz und die nachhaltige Nutzung der Meere und Ozeane liefert;

- dass mit den Agendaprozessen zur Küstenforschung und zum Blauen Ozean die Forschungsziele konsequent an den aktuellen gesellschaftlichen Herausforderungen ausgerichtet werden;
- die Zielstellung der Bundesregierung, gemeinsam mit den EU-Mitgliedstaaten zwischenstaatliche europäische Aktivitäten zum Schutz der Meere und Ozeane in der JPI Oceans zu bündeln und zu koordinieren und damit multilaterale Forschungsinitiativen zu den Auswirkungen des Tiefseebergbaus und dem Eintrag von Mikroplastik voranzutreiben;
- dass die Bundesregierung die Initiative zur weiteren Qualifizierung der Forschungsinfrastruktur konsequent verfolgt;
- die gemeinsame Initiative der Bundesregierung mit den norddeutschen Ländern zur Gründung der Deutschen Allianz für Meeresforschung;
- dass der Runde Tisch der Bundesregierung „Internationalisierung von Bildung, Wissenschaft und Forschung“ im Jahr 2019 den Themenkomplex „Meere und Ozeane“ adressiert;
- den essentiellen Beitrag, den die Bundesregierung zu den in den G7-/G20-Prozessen definierten Zielsetzungen zum Schutz der Meere leistet, begründet in der deutschen G7-Präsidentschaft im Jahr 2015;
- die Ergebnisse der zweiten Arktiswissenschaftsministerkonferenz im Oktober 2018 in Berlin;
- die Beteiligung der Bundesregierung an der UN-Dekade der Ozeanforschung für nachhaltige Entwicklung;
- die Beteiligung der Bundesregierung an den UN-Verhandlungen zur Entwicklung eines Durchführungsabkommens unter dem Seerechtsübereinkommen mit verbindlichen Regeln zum Schutz und zur nachhaltigen Nutzung der Biodiversität in Gebieten jenseits nationaler Hoheitsgewalt („Biodiversity Beyond National Jurisdiction“, BBNJ);
- die Neuausrichtung des Förderprogramms „Maritime Technologien“, Initiativen zu „smarten“ Technologien und „Green Shipping“ können damit noch stärker adressiert werden;
- die Neuaufstellung des Nationalen Masterplans Maritime Technologien (NMMT) als strategisches Instrument des Maritimen Koordinators der Bundesregierung. F&E-Aktivitäten der Bundesregierung werden nun enger mit einander verzahnt und erzielen einen hohen Wirkungsgrad der verfügbaren Fördermittel;
- die Aktualisierung der Maritimen Agenda auf das Jahr 2025;
- den Erfolg des Förderprogramms „Innovative Hafentechnologien“ (IHATEC); die Evaluierung der Maßnahmen im Maritimen Bündnis (Erhöhung des Lohnsteuer-einbehalts auf 100 Prozent, passgenaue Erstattung der Lohnnebenkosten, Anpassung der Schiffsbesetzungsverordnung) im Jahre 2020;
- die Einrichtung einer Arbeitsgruppe „Beschaffung von Behördenschiffen“, um qualitative, innovative und umweltbezogene Aspekte bei der Beschaffung durch den Bund zu stärken;
- den aktiven Einsatz der Bundesregierung und der Länder für faire internationale Wettbewerbsbedingungen in den europäischen und internationalen Gremien und für die Vermeidung von Handelskriegen;
- die Ausbildung und Bereitstellung von zusätzlichen Zollbeamten, u. a. um die zolltechnischen Folgen des Brexits auszugleichen;
- den Investitionshochlauf für die Verkehrsinfrastrukturen auf einen Wert von über 14 Milliarden Euro im Jahr 2018 und die Fokussierung der Mittel auf den Aus- und Neubau sowie die Erhaltung der Bestandsnetze;

- die Verabschiedung des Planungsbeschleunigungsgesetzes, durch das Planungs- und Genehmigungsverfahren beim Aus- und Neubau von Verkehrsinfrastrukturen deutlich verkürzt werden;
- die konsequente und zügige Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans 2030 und des Nationalen Hafenkonzepts für die See- und Binnenhäfen 2015;
- das Ziel der Bundesregierung, gemeinsam mit den Telekommunikationsunternehmen flächendeckend in Deutschland Gigabit-Netze zu schaffen;
- dass die Versorgungsauflagen der Versteigerung der 5G-Frequenzen die Abdeckung des Kernnetzes der Bundeswasserstraßen und Häfen mit mindestens 50 MBit/s bis 2024 vorsehen;
- das Vorhaben der Bundesregierung, digitale Technologien in der Schifffahrt voranzutreiben;
- den Aufbau eines digitalen Testfeldes im Hamburger Hafen als Pilotprojekt für die Errichtung weiterer digitaler Testfelder in den deutschen See- und Binnenhäfen;
- die Verabschiedung der Richtlinie über Zuwendungen für Aus- und Umrüstung von Seeschiffen zur Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff (LNG-FörderRL) als ersten wichtigen Schritt;
- die Verlängerung der Steuerermäßigung für Erdgas bis 2026;
- die Umsetzung eines „Gesamtpakets“ zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeschifffahrt durch die Bundesregierung;
- die kontinuierliche Optimierung der Dienstleistungsqualität der deutschen Flaggenstaatverwaltung;
- die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) beschlossene Absenkung des weltweiten Schwefelgrenzwerts für Schiffskraftstoffe auf 0,5 Prozent ab 2020 sowie das Beförderungsverbot nichtkonformer Kraftstoffe an Bord von Schiffen;
- die von der IMO im April 2018 beschlossene Auftaktstrategie zur Reduktion von Treibhausgasemissionen der internationalen Seeschifffahrt und den darin enthaltenen Emissionsminderungspfad bis zum Jahr 2050. Die Auftaktstrategie bildet die Grundlage für die künftige Entwicklung international rechtsverbindlicher Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen in der Seeschifffahrt;
- die regelmäßige Prüfung von Neubauten von und Modernisierungen an Behördenschiffen im Hinblick auf ihre Eignung zur Aus- oder Umrüstung auf alternative Antriebe. Dazu zählt etwa der Bau des Mehrzweckschiffes „Atair“ für das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, das für die Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff ausgelegt wird;
- dass die KfW IPEX-Bank Gesellschaft mit beschränkter Haftung weiterhin als Konsortialpartner für Schiffsfinauzierungen zur Verfügung steht;
- die erfolgreiche Arbeit der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland zur Sicherung des maritimen Know-hows in Deutschland und die damit verbundene Erhöhung der Ausflagungsgebühren und das verstärkte Engagement der Reedereien.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel

Maritime Wirtschaft

1. die Reihe der Nationalen Maritimen Konferenzen weiter fortzusetzen und mindestens zwei Monate vor der Konferenz einen Sachstandsbericht vorzulegen, der

- die aktuelle Lage sowie Fördermaßnahmen und politische Schwerpunkte der Bundesregierung in den Bereichen Seeschifffahrt, Häfen, maritime Industrien, Offshore-Windenergie und Meeresforschung beschreibt;
2. Forschung und Entwicklung von Technologien, die auf LNG und Wasserstoff (Power to X) basieren, gezielt im Rahmen von Forschungsprojekten und Reallaboranwendungen zu fördern;
 3. sich auf internationaler Ebene für ein Level Playing Field im neuen Systemwettbewerb in den verschiedenen Disziplinen der maritimen Wirtschaft einzusetzen;
 4. die maritime Wirtschaft als Schlüsselbranche in der „Nationalen Industriestrategie 2030“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) zu berücksichtigen;
 5. gemäß Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD den Überwasserschiffbau schnellstmöglich als Schlüsseltechnologie einzustufen;
 6. die Entwicklung einer nachhaltigen Maritimen Agenda für Europa auf Basis der Maritimen Agenda 2025 voranzutreiben;
 7. das Investitionsniveau für die Verkehrsinfrastrukturen mindestens beizubehalten und die Mittel auf den Aus- und Neubau sowie die Erhaltung der Bestandsnetze zu fokussieren;
 8. sich für eine Überarbeitung des EU-Wettbewerbsrechts einzusetzen, das der maritimen Wirtschaft einen fairen internationalen Wettbewerb ermöglicht;
 9. sich für rechtliche Regelungen einzusetzen, die die globalen Klima-, Umwelt- und Beschäftigungsstandards widerspiegeln und Investitionen zur Umsetzung dieser Standards ermöglichen;
 10. technologie- und praxisgerechte, anspruchsvolle Sicherheits-, IT- und Umweltstandards zu entwickeln, die durch internationale Instrumente umgesetzt werden sollten;
 11. die ressortübergreifende Zusammenarbeit zu verbessern, damit Deutschlands maritime Wirtschaft stärker von EU-Förderprogrammen profitiert;
 12. den konzertierten Auf- und Ausbau des Deutschen Maritimen Zentrums (DMZ) bei Forschung, Entwicklung und Innovation mit einer langfristigen Finanzplanung fortzusetzen, einhergehend mit einer deutlicheren Profilierung und Ergebnisorientierung. Insbesondere sollte sich das DMZ bei Forschung und Innovation, bei der verstärkten und ressortübergreifenden Beratung bestehender Förderinstrumente des Bundes, bei der Vorschriftenentwicklung sowie bei der Ausbildungs- und Nachwuchsförderung engagieren;
 13. die maritime Wirtschaft auf internationaler Ebene politisch zu unterstützen, v. a. auf Messen und Branchenveranstaltungen;
 14. sich stärker gegen illegale, undokumentierte und unregulierte Fischerei (IUU) einzusetzen;
 15. sich stärker für faire und sichere Arbeitsbedingungen in der Fischereiindustrie einzusetzen und die Work in Fishing Convention (ILO C188) zu ratifizieren;
 16. sich für eine strikte Kontrolle der benutzten Fanginstrumente und Maßnahmen gegen Meeresverschmutzung durch Abfälle aus der Fischereiausrüstung einzusetzen;
 17. die zwölf freiwilligen Selbstverpflichtungen zur Umsetzung des SDG 14 (nachhaltige Nutzung und Entwicklung von Meeren), die 2017 auf der Ozeankonferenz in New York zugesagt wurden, umzusetzen;

Schiffbau

18. am eigenen Beispiel zu demonstrieren, was technisch möglich ist. Als Eigner zahlreicher Schiffe muss der Bund bei Neuanschaffungen und Nachrüstungen auf

- nachhaltige, umweltfreundliche und innovative Technologien setzen;
19. anspruchsvolle, gemeinsam mit der Industrie entwickelte gesetzliche Schiffssicherheits- und Umweltschutzanforderungen, die international einheitlich durchgesetzt werden, nicht nur für neue Schiffe, sondern auch in der fahrenden Flotte anzustreben. Dabei unterstützt es die Normensetzung bei der IMO, wenn die technische und wirtschaftliche Machbarkeit von umweltrelevanten Innovationen zuvor in der Praxis getestet wurde. Deshalb sollten auch Behördenschiffe für den Nachweis der Praxistauglichkeit genutzt werden können;
 20. die Innovationsleistung der deutschen maritimen Industrie und den Bereich der maritimen Spitzenforschung zu stärken, zum Beispiel durch zusätzliche Investitionen bei den Schiffbauversuchsanstalten;
 21. das Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ fortzuführen;
 22. zu prüfen, ob ein Förderprogramm für Prozessinnovationen in der Zulieferindustrie eingerichtet werden kann;
 23. darauf hinzuwirken, dass die Rahmenbedingungen für Schiffsfinanzierungen in Deutschland verbessert werden;
 24. dauerhafte Lösungen für das Problem der Bauzeitfinanzierung von Werften zu erarbeiten. Die geplante Neuausrichtung des Großbürgschaftsprogramms des Bundes auf strukturschwache Regionen erscheint dabei ein sinnvoller Anknüpfungspunkt;
 25. qualitative, innovative, soziale und umweltbezogene Aspekte bei der Beschaffung von Behördenfahrzeugen ins Ausschreibungsverfahren einzubeziehen, sofern ein direkter Bezug zum Auftragsgegenstand gegeben ist. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob und wie bei komplexeren Projekten die Lebenszykluskosten einbezogen werden können;
 26. den Technologiestandort Deutschland auch zukünftig im Bereich der Marine- und Werftindustrie weiter durch Mittel für Forschung und Entwicklung zu stärken;
 27. Green-Shipping-Technologien als einen der Schwerpunkte in der weiteren Ausgestaltung der Förderinstrumente zu definieren;
 28. weiterhin die bestehenden Finanzierungsinstrumente für den Schiffbau – hierzu gehören die Exportkreditgarantien des Bundes (Hermesabdeckungen) und die sogenannten CIRR-Zinsausgleichsgarantien (CIRR – Commercial Interest Reference Rate) des Bundes – flexibler im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten (EU, Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung – OECD – und Haushaltsrecht) einzusetzen, um den deutschen Werften im internationalen Wettbewerb annähernd gleiche Bedingungen zur Verfügung zu stellen;

Seeschifffahrt

29. das Seelotsgesetz im Sinne der im Jahr 2018 zwischen dem BMVI und den Branchenverbänden erarbeiteten Strategie schnellstmöglich zu reformieren;
30. dem Deutschen Bundestag umgehend die HNS-Konvention (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea) zur Ratifizierung vorzulegen;
31. die Entwicklung eines modernen Seeschifffahrtsgesetzbuchs voranzutreiben. Ziel der Modernisierung sollte sein, die gesetzlichen Regelungen für die Adressaten besser greifbar zu machen, mögliche Regelungslücken zu schließen, größere Transparenz zu erreichen und Raum für künftige Entwicklungen, vor allem im Bereich der Digitalisierung, zu geben;

32. die Fördermaßnahmen zur Stärkung der deutschen Flagge und zur Beschäftigungssicherung sowie die Schiffsbesetzungsverordnung nach eingehender Prüfung einer weiteren Bewertung zu unterziehen;
33. die Rahmenbedingungen für die deutsche Seeschifffahrt weiterzuentwickeln und sich für einen starken maritimen Standort einzusetzen mit dem Ziel, die Beschäftigung sowie das technologische Know-how in Deutschland zu sichern;
34. das „Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt“ (Maritimes Bündnis) mit möglichst allen Bündnispartnern fortzusetzen;
35. die Ausbildung und Qualifizierung von Arbeitskräften weiter zu verbessern und dabei gemeinsam mit den Sozialpartnern Strategien gegen den Fachkräftemangel zu entwickeln;
36. die Zukunftsfähigkeit des maritimen Standorts Deutschland durch die Fortsetzung und ggf. Weiterentwicklung der Ausbildungsplatzförderung angemessen zu sichern und dabei die Reedereien stärker in die Pflicht zu nehmen;
37. die Schiffsgrößenentwicklung einer kritischen Bewertung zu unterziehen, insbesondere im Hinblick auf die Betriebssicherheit sowie die logistischen und ökologischen Herausforderungen von Seeschiffen;
38. sicherzustellen, dass eine unabhängige Schiffszertifizierung größtmögliche Sicherheit im internationalen maritimen Sektor gewährleistet;
39. darauf hinzuwirken, dass im Bereich der Schleppschifffahrt die vorgegebenen hohen deutschen Sozialstandards von allen Marktteilnehmern eingehalten werden;
40. die Qualifikationsnachweise der Schiffsführung aus Drittstaaten bei Ersteinlauf in das nationale Seeverkehrsgebiet und auf Bundeswasserstraßen durch die Wasserschutzpolizei überprüfen zu lassen;
41. die bestehenden Ladungssicherungskonzepte der Seeschiffe im nationalen Seeverkehrsgebiet und auf Bundeswasserstraßen vollumfänglich zu kontrollieren;
42. darauf hinzuwirken, dass auf europäischer Ebene Lotsendienste als hoheitliche Aufgaben anzusehen sind;
43. auf EU-Ebene und bei der IMO darauf hinzuwirken, dass Container zukünftig gechippt werden, um mehr über deren Ladung und Position zu erfahren;
44. darauf hinzuwirken, die Sicherheit auf Schiffen weiter zu verbessern;

Binnenschifffahrt und Wasserstraßen

45. die Branche der Binnenschifffahrt bei der Modernisierung ihrer Flotte zu unterstützen, insbesondere im Hinblick auf alternative Antriebstechnologien, und dazu schnellstmöglich eine weiterentwickelte Förderrichtlinie des „Förderprogramms nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen“ vorzustellen, die die Anforderungen der NRMM-Verordnung (non road mobile machinery – NRMM) berücksichtigt, sodass eine drohende Förderlücke ab dem 1. Januar 2020 vermieden wird;
46. die Entwicklung und den Betrieb autonomer Binnenschiffe voranzutreiben; hier sind insbesondere Demonstrationsprojekte und Reallabore zu prüfen;
47. dafür Sorge zu tragen, dass die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes den wachsenden Bedarf an technischen Nothilfen (Rufbereitschaft) auf dem Nord-Ostsee-Kanal deckt und so seine Befahrbarkeit auch während der Sanierungsarbeiten sicherstellt. Darüber hinaus soll die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie, insbesondere im Hinblick auf die Durchgängigkeit für Fische, sichergestellt werden;
48. die verkehrlichen und ökologischen Maßnahmen umzusetzen, die im strategischen Konzept für die Entwicklung der deutschen Binnenelbe und ihrer Auen

(„Gesamtkonzept Elbe“) beschlossen wurden, insbesondere Vorlage eines Berichts bis zum Jahresende 2019, wie die so genannte Reststrecke Dömitz/Hitzacker unter ökologischen Aspekten verkehrstechnisch ertüchtigt werden kann. Weiterhin sollen gemeinsam mit den beteiligten Ländern die Sohlestabilisierungsmaßnahmen an den Erosionsstrecken beginnend mit der Strecke Klöden durchgeführt und soll rasch Baureife hergestellt werden;

49. die geplanten Fahrrinnenanpassungen der Untereibe, Weser und Ems sowie die Abladeoptimierung am Mittelrhein priorisiert voranzutreiben;
50. die Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen am Nord-Ostsee-Kanal sowie im gesamten deutschen Kanalnetz weiter voranzutreiben;
51. auf Grundlage der bereits zur Verfügung gestellten Mittel zeitnah eine wissenschaftliche Untersuchung zur Prüfung des Bedarfs, der technischen Möglichkeiten und der wirtschaftlichen Machbarkeit sowie des nötigen Umfangs einer Förderung für den Neubau und/oder eine „Alt-für-Neu-Regelung“ für kleinere und für konstruktiv optimierte Binnenschiffe („flachgehende Schiffe“) in Auftrag zu geben. Ausgehend von den Studienergebnissen soll geprüft werden, inwieweit Förderprogramme des Bundes genutzt bzw. verzahnt oder neu geschaffen werden können;

Häfen und Logistik

52. das Erfolgsprogramm „Innovative Hafentechnologien“ (IHATEC) durch eine Anschlussförderrichtlinie bis 2025 fortzuführen und von 2020 bis 2025 mit mindestens 66 Millionen Euro auszustatten;
53. das Erhebungsverfahren zur Einfuhrumsatzsteuer dahingehend anzupassen, dass die Liquidität von verzollenden Unternehmen nicht länger negativ beeinflusst wird, und damit diesen erheblichen Wettbewerbsnachteil der deutschen Häfen auszuräumen;
54. die Teilautomation der Zollabfertigung nach österreichischem Vorbild priorisiert voranzutreiben;
55. die deutsche Anwendungspraxis der europäischen Wasserrahmenrichtlinie dahingehend zu überprüfen, dass Verfahren zügiger und rechtssicher durchgeführt werden können;
56. die Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen priorisiert auszubauen. Insbesondere sind die Anbindung an das deutsche Binnenschiffahrtsnetz durch vorausschauende Instandhaltung, verbesserte Bedingungen zum Güterumschlag und das Ausbaurverfahren von Binnenwasserstraßen zu optimieren;
57. die technischen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die innovative deutsche Hafenwirtschaft ihre Digitalisierungsvorhaben umsetzen kann. In den Häfen, in denen kein marktgetriebener Ausbau stattfindet, ist die Breitbandförderung mit Gigabit-Zielen fortzuführen;
58. zu prüfen, ob Landstrom in Häfen mit einer reduzierten EEG-Umlage (EEG – Erneuerbare-Energien-Gesetz) und einem abgesenkten Netzentgelt belegen werden können, um die Wettbewerbsfähigkeit regenerativer Energien gegenüber umwelt- und klimaschädlichem Bordstrom zu stärken;
59. schnellstmöglich eine Förderrichtlinie für das Förderprogramm „Zuschüsse für Investitionen zur Förderung von umweltfreundlicher Bordstrom- und mobiler Landstromversorgung für See- und Binnenschiffe“ vorzustellen;
60. die Erarbeitung einer einheitlichen Genehmigungspraxis für die Nutzung von alternativen Kraftstoffen in den Häfen (insb. LNG-Bunkerverordnung) voranzubringen, die LNG-Infrastrukturen in den deutschen Seehäfen finanziell zu fördern sowie die entsprechenden Haushaltsmittel für die Marktentwicklung von LNG zu verstetigen;

61. die Rahmenbedingungen zu klären, unter denen ausländische Investitionen z. B. in Hafenflächen oder Container- und LNG-Terminals stattfinden können, ohne den Status von Häfen als kritische Infrastruktur zu vernachlässigen. Darüber hinaus müssen auch den europäischen Firmen gleiche Chancen in anderen Ländern gewährt werden, wie sie ausländische Firmen in Europa genießen. Dies beinhaltet die Offenheit für das Engagement ausländischer Unternehmen unter gleichen Wettbewerbsbedingungen, einschließlich des gleichberechtigten Zugangs zu Finanzierung und der Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien. Erforderlich sind Transparenz und gleiche Chancen für die Teilnahme an Ausschreibungen in Deutschland und in nichteuropäischen Ländern;
62. sich dafür einzusetzen, dass die deutschen Häfen durch den Brexit mittel- und langfristig keinen Wettbewerbsnachteil gegenüber in Großbritannien angesiedelten Unternehmen erleiden;
63. die vorhandenen Planungskapazitäten weiter zu erhöhen und Planungs- und Genehmigungsverfahren soweit wie möglich zu verkürzen, damit baureife Projekte generiert werden können;
64. eine Förderrichtlinie für digitale Testfelder in deutschen See- und Binnenhäfen zu erarbeiten und umzusetzen;
65. die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts für die See- und Binnenhäfen 2015 weiter voranzutreiben;
66. sich für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Seeverkehrsraums ohne Wettbewerbsverzerrungen einzusetzen;
67. die Ausbildung und Qualifizierung von Arbeitskräften zu fördern und gemeinsam mit den Sozialpartnern Strategien gegen den Fachkräftemangel zu entwickeln und dabei sozialverträgliche Maßnahmen auf die Folgen der Automatisierungsprozesse zu entwickeln;
68. die Förderung von Elektromobilität im Hafenumschlag und -transport weiter auszubauen;
69. den Aufbau von LNG-Infrastrukturen in den deutschen Seehäfen zu fördern mit dem Ziel, die Gasversorgung in Deutschland zu diversifizieren. Unter Berücksichtigung dieses Ziels sind die maßgeblichen Standortfaktoren zu beachten;
70. die IT-Infrastruktur, insbesondere auch die Breitbandversorgung und 5G, in den Häfen auszubauen und so eine verstärkte Nutzung von IT-Systemen im Seeverkehr voranzubringen;
71. ein Modellprojekt zur Nutzung von Batterien zu entwickeln. Dies umfasst zum Beispiel den Second Use Market, das Recyceln von Batterien sowie das Speichern von Energie zur kurzfristigen Netzentlastung;
72. sich dafür einzusetzen, dass die hohen Sicherheits- und Qualitätsstandards in den deutschen Häfen gesichert werden;
73. zur Reduzierung der Vermüllung der Meere die Häfen dabei zu unterstützen, Infrastrukturen zur Abfallsammlung und -trennung in den Häfen aufzubauen und zu überprüfen, ob ein Anreiz zur Verbesserung der Abfallentsorgung an Land etabliert werden kann;

Meerestechnik und Offshore

74. den Aktionsplan Stromnetz zeitnah umzusetzen und alle kosteneffizienten Möglichkeiten für eine Optimierung und höhere Auslastung der Stromnetze auszuschöpfen. Dabei darf die Sicherheit der Netze und des Netzbetriebs nicht gefährdet werden;
75. sich weiter für die Beschleunigung des Netzausbaus einzusetzen;

Meeresforschung

76. die Meeres- und Polarforschung zu stärken;
77. das Forschungsprogramm der Bundesregierung „MARE:N“ konsequent weiterzuentwickeln;
78. die Empfehlungen aus den Agendaprozessen „Blauer Ozean“ und „Küste im Wandel“ umzusetzen;
79. die Erneuerung der deutschen Forschungsschiffflotte konsequent weiter voranzutreiben (insbesondere Realisierung Forschungsschiff – FS – POLARSTERN II und FS METEOR);
80. die internationale Vernetzung der deutschen Meeresforschung fortzusetzen;
81. die Gründung und den Aufbau der Deutschen Allianz für Meeresforschung gemeinsam mit den norddeutschen Ländern weiter voranzutreiben;
82. das Joint Statement zur zweiten Arktiswissenschaftsministerkonferenz konsequent umzusetzen;
83. die Integration der maritimen und marinen Forschung auf europäischer Ebene im Rahmen von JPI Oceans zu unterstützen;
84. die Interessen Deutschlands in den Verhandlungen der „Intergovernmental Conference on an international legally binding instrument under the United Nations Convention on the Law of the Sea on the conservation and sustainable use of marine biological diversity of areas beyond national jurisdiction (General Assembly resolution 72/249)“ wahrzunehmen;
85. ihre globale Verantwortung zum Schutz und zur Erforschung der Meere und Ozeane in der UN-Dekade der Ozeanforschung für nachhaltige Entwicklung wahrzunehmen;

Schutz des Ökosystems Meer

86. sich bei der öffentlichen Beschaffung von bundeseigenen Schiffen für umweltfreundliche Antriebe einzusetzen;
87. die von den deutschen Bundesministerien in der Folge der Verabschiedung des G20-Aktionsplans gegen Meeremüll bereits erarbeiteten Strategien konsequent umzusetzen;
88. die Anschaffung eines bundeseigenen Speziialschiffes zur Sammlung von Plastikmüll in den Weltmeeren zu prüfen und die Prüfergebnisse dem Deutschen Bundestag zur Verfügung zu stellen;
89. die Möglichkeit eines Förderprogramms zur nachhaltigen Modernisierung von Küstenschiffen zur Reduzierung von Schiffsemissionen zu prüfen, damit Investitionen zur Emissionssenkung insbesondere auch im Schiffsbestand angeregt werden. Dabei ist zu prüfen, ob die bisherige Förderrichtlinie zur Förderung von LNG-Antrieben auf Schiffen in diese neu zu schaffende Förderrichtlinie integriert werden sollte;
90. einen für den Bund aufkommensneutral gestalteten ökologischen Bonus bei öffentlichen Gebühren, bspw. den Befahrensabgaben auf dem Nord-Ostsee-Kanal, für Schiffsbetreiber, die mehr zur nachhaltigen Modernisierung beitragen, als gesetzlich vorgeschrieben, einzurichten;
91. sich im Rahmen der IMO weiterhin für die Entwicklung wirksamer und praktikabler Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen in der Seeschifffahrt einzusetzen. Neben der weiteren Steigerung der Energieeffizienz von Schiffen durch technische und betriebliche Maßnahmen kommen dafür auch marktgetriebene Maßnahmen oder ein Programm zur Förderung kohlenstoffarmer oder kohlenstofffreier Kraftstoffe in Betracht;

92. sich im Rahmen der IMO weiterhin für die Einführung eines Schwerölverbots weltweit und vor allem in ökologisch sensiblen Gewässern, wie z. B. in arktischen und antarktischen Gewässern, einzusetzen, um diese Gebiete wirksam vor den Folgen des zunehmenden internationalen Schiffsverkehrs zu schützen;
93. sich im Rahmen der IMO für eine weltweite Reduktion von Emissionen und Schadstoffeinträgen in der Seeschifffahrt einzusetzen;
94. sich für die weltweite Reduzierung von Schweröl als Kraftstoff einzusetzen;
95. sich im Sinne eines effektiven und einheitlichen Umweltschutzes für eine konsequente und harmonisierte Umsetzung des weltweiten Schwefelgrenzwerts für Schiffskraftstoffe von 0,5 % ab 2020 einzusetzen und wirksame Kontrollinstrumente im Rahmen der IMO zu implementieren;
96. sich bei der IMO für die Reklassifizierung von Paraffin einzusetzen und eine Ausweitung der Sondergebiete zur Begrenzung der Einleitung von Paraffin in der Nord- und Ostsee bzw. ein weltweites Verbot zu unterstützen;
97. auf europäischer Ebene darauf hinzuwirken, dass Routenfestlegungen unter dem Gesichtspunkt des Meeresschutzes sowie nach Gefährdungspotenzial erfolgen und dem Küsten- und Bevölkerungsschutz dabei eine besondere Bedeutung hinzukommt;
98. konkrete Rahmenbedingungen für einen nachhaltigen und umweltfreundlichen Tiefseebergbau zu schaffen sowie Pilot Mining Tests (PMT) weiter zu fördern und zu überprüfen;
99. die Richtlinie über die Verringerung der Auswirkungen bestimmter Kunststoffprodukte auf die Umwelt zügig umzusetzen;
100. die Erarbeitung eines Konzepts zur Lokalisierung und Entsorgung von versenkten Schiffen, die Schweröl, Kampfstoffe und/oder Munition an Bord hatten, zu prüfen, um die Gefährdung von Menschen und Umwelt zu minimieren;

Bundeswehr und Deutsche Marine

101. das Engagement in multinationalen Kooperationen wie dem Framework Nation Konzept (FNC), der Permanenten Strukturierten Zusammenarbeit (PESCO) sowie in der binationalen Kooperation und Integration zu verstärken. Dazu gehört auch die bi- oder multilaterale Kooperation bei der Entwicklung und Beschaffung maritimer Ausrüstung und Systeme, wie bspw. etwa beim deutsch-norwegischen U-Bootprojekt. Dafür bedarf es einer abgestimmten Exportpolitik. Auch die Chancen der deutschen maritimen Industrie auf dem Weltmarkt hängen hiervon ab;
102. die industrielle Neubau- und Instandsetzungskompetenz in Deutschland unter Einbeziehung der inländischen Zulieferindustrie durch verlässliche langfristige strategische Beschaffungsplanung sicherzustellen;
103. verstärkt leistungsabhängige Rahmenverträge zwischen der Bundeswehr und der Industrie anzustreben mit dem Ziel, Beschaffungsvorgänge zu beschleunigen sowie die Betroffenheit und Identifikation der Unternehmen mit ihrem Auftraggeber zu erhöhen;
104. die Härting gegen Cyberangriffe und hybride Bedrohungen der maritimen Infrastruktur und der Flotte zu einem designbestimmenden Merkmal bei zukünftigen Beschaffungs- und Modernisierungsvorhaben zu erklären;
105. sich für vermehrte Kooperationen mit der Wirtschaft im Bereich der Bereederung nichtkombattanter Schiffe einzusetzen und so die Potenziale eines gemeinsamen Fachkräftepools zu heben. Konzepte für zivil besetzte Einheiten nach dem Vorbild anderer Behörden sind weiterzuentwickeln und eine zentrale Verwaltung aller zivil besetzten Schiffe der Deutschen Marine ist zu prüfen. Zudem ist zu prüfen, ob die zivile Besatzung nicht besser nach einem Manteltarifvertrag-See bzw.

Heuertarifvertrag-See statt nach dem Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD) vergütet werden sollte;

106. die Deutsche Marine, bundeseigene Behördenschiffe sowie deren Forschungseinrichtungen, Stiftungen und Gesellschaften etc. zügig und kontinuierlich mit dem notwendigen dafür nötigen Material und Personal auszustatten und die dafür nötige Finanzierung im Bundeshaushalt sicherzustellen;
107. Doppelhüllentanker für die Deutsche Marine einzuführen und die Entscheidungen für bereits projektierte Neubeschaffungen zeitnah umzusetzen;
108. die Bedingungen für Schiffsinstandsetzungsverträge des Marinearsenals (BI-Schiffe) praxisgerecht anzupassen, um die Instandsetzungsprozesse bei der vorhandenen Flotte zu verbessern und so die Verfügbarkeit von Schiffen und Booten zu erhöhen. Die Beteiligung von kleinen und mittleren Unternehmen an Instandsetzungsausschreibungen der Marine sollte durch eine ausgewogene Risikoverteilung bei den Vertragsbedingungen, insbesondere bei den Haftungs- und Gewährleistungsregelungen, weiter optimiert werden.

Berlin, den 14. Mai 2019

Ralph Brinkhaus, Alexander Dobrindt und Fraktion
Andrea Nahles und Fraktion