

## **Antrag**

**der Abgeordneten Hagen Reinhold, Michael Theurer, Reinhard Houben, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Katrin Helling-Plahr, Dr. Gero Clemens Hocker, Dr. Christoph Hoffmann, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Christian Jung, Thomas L. Kemmerich, Karsten Klein, Dr. Marcel Klinge, Daniela Kluckert, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Alexander Graf Lambsdorff, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Till Mansmann, Frank Müller-Rosentritt, Dr. Martin Neumann, Bernd Reuther, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Dr. Andrew Ullmann, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP**

### **Für eine starke maritime Wirtschaft als Teil der deutschen Industrie der Zukunft**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Das Meer als Wirtschaftsraum und Logistikstraße

Deutschlands Wohlstand beruht zu großen Teilen auf seiner erfolgreichen Exportwirtschaft, die angewiesen ist auf faire Wettbewerbsbedingungen und freien Marktzugang. Rund ein Viertel des deutschen Außenhandels wird heute auf dem Seeweg über deutsche Häfen abgewickelt, weshalb Deutschland auch in Zukunft auf eine innovative und wettbewerbsfähige maritime Wirtschaft angewiesen ist. Auch für die nachhaltige Nutzung der Meere als Nahrungsquelle, Energieerzeugungsplattform und Rohstoffquelle bedarf es moderner Technologien. Auch die Meerestechnik und die maritime Forschung tragen so zur Leistungsfähigkeit der maritimen Wirtschaft insgesamt bei.

Durch die zunehmende Arbeitsteilung in einer globalisierten Welt erfährt auch der notwendige Warentransport weiterhin Zuwachs. Der Großteil der zusätzlichen Verkehre wird über den Seeweg abgewickelt, denn das Schiff ist immer noch das effizienteste und das umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Deutschland ist als Exportnation sogar auf ganz besondere Weise auf den Warentransport über die inländischen Flüsse und interkontinental über das Meer angewiesen. Daher sind funktionierende Häfen und Wasserstraßen sowohl im binnen- als auch im seewärtigen Bereich von besonderer Bedeutung.

Die deutsche maritime Wirtschaft ist stark geprägt von privatwirtschaftlichen, mittelständischen Unternehmen. Meist sind diese Traditionsunternehmen inhabergeführt und bestehen über Generationen hinweg. Gerade auch in ländlichen Regionen sichern diese Betriebe mit der gesamten Wertschöpfungskette (Zulieferindustrie und Gewerke) Beschäftigung und Wachstum. Die Wertschöpfungskette der maritimen Wirtschaft endet dabei nicht in den Seehäfen oder an den Grenzen der Küstenländer. Ein großer Teil der Zulieferindustrie hat ihren Sitz im Binnenland. Auch hier hängen Unternehmen von den Entscheidungen und Entwicklungen in der maritimen Wirtschaft ab. Weit über 400000 Arbeitsplätze sind in Deutschland direkt oder indirekt von der maritimen Wirtschaft abhängig.

Auch die Schifffahrt muss ihren Anteil zum Umwelt- und Klimaschutz beisteuern. Nachhaltigkeit von Infrastruktur, Logistik und Verkehrsmitteln beginnt beim Bau, setzt sich beim Unterhalt fort und endet beim Rückbau. Dabei ist zu beachten, dass Schiffe langlebige Wirtschaftsgüter sind und heutige Investitionsentscheidungen langfristige Auswirkungen haben. Deshalb ist es entscheidend, bei Forschung, Innovation und Entwicklung von zum Beispiel neuen Antriebsformen mit dem nötigen Ehrgeiz voranzugehen. Für eine Branche im globalen Wettbewerb, wie die Schifffahrt, befürworten wir auch ein globales Regelwerk.

Die IMO hat bereits zahlreiche Umweltvorschriften erlassen, beispielsweise zu SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> oder zur Steigerung der Energieeffizienz. Bund und Länder sollten hier mit gutem Beispiel vorangehen und ihre rund 1000 bundes- und landeseigenen Schiffe auf umweltfreundliche Antriebe umrüsten, mit Abgasreinigungssystemen nachrüsten und bei Neuanschaffungen Schiffe mit innovativen Antriebskonzepten auszustatten. Ebenfalls könnte Deutschland ein Reallabor einrichten, in dem synthetische Kraftstoffe aus erneuerbaren Energien zum Betrieb der bundeseigenen Schiffe für den Normalverkehr getestet werden können.

Auch die Entwicklungen im Zuge der Maritimen Forschungsstrategie 2025 und der smarten Technologien und Echtzeitfähigkeiten im Bereich der maritimen Sicherheit können einen Mehrwert für die maritime Wirtschaft darstellen. Der Schutz maritimer Infrastrukturen wie zum Beispiel Häfen und Hafenansteuerungen, See- und Binnenverkehrswege, Offshore-Wind-Parks mit Förder- und Transporteinrichtungen oder der maritimen Rohstoffe sowie die Überwachung und Sicherung der Warenströme und Logistikketten entlang der deutschen Küste und der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) durch Unfallvorsorge und Sicherstellung der Schiffsverkehrssicherheit sind von großer Wichtigkeit für Deutschland.

Für die maritime Wirtschaft sind einheitliche europäische Rahmenbedingungen daher von großer Bedeutung, damit es nicht innerhalb der EU zu Wettbewerbsverzerrungen kommt. Einheitliche und EU-weit harmonisierte Regeln schaffen einen starken Markt, ein gemeinsames Ziel und bestenfalls länderübergreifende Programme, die starke Cluster in Forschung, Finanzierung und Entwicklung bilden. Dadurch wird ein starker europäischer Einfluss geschaffen, der auch bei der WTO und OECD eine signifikante Stimme hat. Dieses ist um so dringlicher, da die maritime Wirtschaft auch über Europa hinaus in einem harten internationalen Wettbewerb steht. Besonders aus Asien erfährt Deutschland starke Konkurrenz. Nach dem Einbruch des Containerschiffbaus werden nun die Kreuzfahrtschiffe und die Fähigkeiten zur Systemintegration in den Fokus der ausländischen Wettbewerber genommen. Auch die One-Belt-, One-Road-(OBOR) Initiative Chinas wird zu Veränderungen in den Logistikrouten Europas führen. Deshalb müssen die Infrastruktur in den Häfen und die Anbindung ans Hinterland weiter verbessert werden, um auch in Zukunft wettbewerbsfähiger zu sein als die Konkurrenz.

Unser Ziel muss daher sein, eine europäische maritime Handelspolitik zu etablieren, um WTO-konform gegen Subventionswettbewerb, Dumping oder Staatswirtschaft vorzugehen, damit Europa weiter ein prägender Marktteilnehmer der Weltwirtschaft bleibt. Anstatt des nationalen Protektionismus muss der wirtschaftliche Erfolg in Eu-

ropa durch Wettbewerb und Wettbewerbsfähigkeit sichergestellt werden. Klare Regeln sowohl zur Nutzung als auch zum Schutz der Küsten und Meere sind dafür eine Grundvoraussetzung.

#### 1. Schiffbau, Marineschiffbau und europäische sowie internationale Kooperationen

Der Schiffbau steht als Branche im harten internationalen Wettbewerb. Allerdings sollten auch internationale Regeln gelten, damit alle unter gleichen Wettbewerbsbedingungen weltweit agieren können. Für deutsche Schiffbauer und Dienstleister heißt das, sich immer schneller an Innovationen, weltweite Wettbewerber und globale Umweltherausforderungen anzupassen. Die wettbewerbsfähigen privaten deutschen Werften sehen sich auf dem Weltmarkt vielfach halbstaatlicher Konkurrenz gegenüber, was dazu führt, dass der Schiffbaumarkt unter Wettbewerbsverzerrungen und nicht innerhalb verbindlicher internationaler Regeln stattfindet.

Die wettbewerbsverzerrende Industriepolitik Chinas oder der Protektionismus der USA bedeutet für die maritime Wirtschaft in unserem Land verlorene Aufträge und Chancenlosigkeit im Vergabeprozess. Die Wertschöpfungsketten bleiben in den subventionierenden Ländern selbst. Deshalb stehen wir für eine weltweite Öffnung der Märkte, damit die deutsche Industrie sich auch zukünftig Absatzmärkte erschließen kann.

Die Anforderungen an die Schlüsselkompetenz Systemintegration beim Bau eines Schiffes sind immens. Bis zu 1000 Unternehmen können an einem Neubauprojekt beteiligt sein. Nicht nur der Werftbetrieb, auch die Schiffsausstattung oder Teile, die im Falle einer Instandhaltung benötigt werden, hängen an einem fertigen Schiff. Viele dieser Komponenten entstehen nicht nur an der Küste oder im Norden Deutschlands, sondern auch tief im Binnenland. Die deutsche Schiffbauindustrie ist eine High-Tech-Industrie, die mit hochkomplexen Produkten weltweit anerkannt ist. Doch Deutschland konkurriert bei Aufträgen für den Schiffsneubau und im Gütertransport mit europäischen und internationalen Unternehmen und Häfen. Der Schiffbau und die Meerestechnik bedienen äußerst preissensible Märkte. Mit der Maritimen Agenda 2025 hat die Bundesregierung den ersten Schritt unternommen, diesem Umstand Rechnung zu tragen. Doch gerade das Kapitel Schiffbau enthält keine wirkliche Strategie, sondern nur eine unzutreffende Zustandsbeschreibung.

Auch in der Nationalen Industriestrategie 2030 von Wirtschaftsminister Peter Altmaier fehlt ein klares Bekenntnis, die maritime Systemkompetenz in Deutschland zu stärken. Wir wollen politische Flankierung und unternehmerische Innovation: So muss Deutschlands Antwort auf „Made in China 2025“ und den Konkurrenzdruck aus Asien aussehen.

Denn das erklärte Ziel der Konkurrenz aus Asien ist, Weltspitze im High-Tech-Schiffbau zu werden, das sie mit allem Nachdruck und in erheblichen Maße unter Einsatz staatlicher Mittel und Risikoübernahme erreichen wollen. Marktwirtschaft und freier Welthandel können aber nur funktionieren, wenn in allen Märkten für alle Beteiligten die gleichen Spielregeln gelten, egal aus welchem Land sie kommen. Die Bundesregierung sollte sich hinter die Bemühungen für eine europäische Industriepolitik stellen, die diese Herausforderungen annimmt, ohne den Staatskapitalismus zu kopieren oder in einen Subventionswettbewerb einzutreten. Das Definieren eigener Standards und das Hinwirken auf eine Gleichwertigkeit der gegenseitigen und internationalen handelspolitischen Bedingungen sollten dabei den wachsenden Herausforderungen mit dem asiatischen Raum gegenüberstehen oder zumindest den Druck in der WTO und OECD erhöhen, um eine Einigung auf gemeinsame Regeln beim Schiffbau zu erwirken, an die sich alle halten müssen.

Die Neuausrichtungen am asiatischen Markt und der weltweit zunehmende Protektionismus erfordern auch von Deutschland und Europa, ihre Systemfähigkeit bei eigenen Produkten zu erhalten. Eine leistungsstarke wehrtechnische Industrie muss Deutschlands erklärtes Ziel bleiben. Wir dürfen nicht durch falsche Entscheidungen eine „German free“-Politik unserer europäischen Partner befördern.

Viele Nationen haben die strategische Bedeutung der Rüstungsgüter als Schlüsseltechnologie und wichtigen Industriezweig erkannt und nutzen die Rahmenbedingungen, um Einfluss auf die heimischen Unternehmen und Aufträge zu nehmen. In den meisten Ländern Europas sind diese Industriezweige in Staatshand. Die daraus resultierenden Wettbewerbsverzerrungen in Europa stellen für die deutschen mittelständischen Unternehmen Hürden dar. Eine europäische Harmonisierung der Rüstungsexportregulierung würde hingegen zu größerer Transparenz der einzelnen Auftragsvergaben führen und einen gemeinsamen europäischen Rüstungsmarkt fördern. Damit können deutsche Unternehmen unabhängiger von nationalen Vergaben werden und die Chance von internationalen Aufträgen ergreifen. Nur mit gleichen Rahmenbedingungen für alle in ganz Europa kann eine innovative Marineschiffbauindustrie geschaffen werden, in der sich die wettbewerbsfähigsten Unternehmen durchsetzen.

Zu einer mit den jeweiligen europäischen Partnern abgestimmten gemeinsamen Rüstungsexportpolitik gehört aber auch, dass die Beschaffung bei den nationalen Armeen auf den Prüfstand gestellt wird. Auf unternehmerischer Ebene sind europäische Firmen seit Jahren eng miteinander verbunden. Die Politik muss hier nachziehen und Deutschland muss sich bilateral, multinational, aber vor allem europäisch verlässlich abstimmen. Die noch bestehenden Defizite im europäischen Binnenmarkt müssen hier weiter abgebaut werden. Einheitliche europäische Ausschreibungen und eine weitere Harmonisierung der Richtlinien einzelner Mitgliedstaaten bei deren eigener Vergabep Praxis für einheitliche europäische Wettbewerbsbedingungen sind unabdingbar.

Bis ein europäisch harmonisierter Markt besteht, sollten wir alle Gestaltungsmöglichkeiten im Rechtsrahmen für die Vergabe öffentlicher Aufträge auch in Deutschland nutzen. Entsprechende Vorgaben, die von Fall zu Fall entschieden werden sollten, sollten wir bei der Vergabe einbauen und stärker in die Bewertung einfließen lassen. Das gilt neben dem Preis vor allem für die Vorgabe von qualitativen Zuschlagskriterien. Auch Zulieferanteile aus deutschen klein- und mittelständischen Betrieben sind zu berücksichtigen.

Europa hat einen großen Binnenmarkt, und eine Weiterentwicklung der Standards geschieht meist in enger Zusammenarbeit aller europäischen Akteure. Effizienzsteigerungen und technischer Fortschritt entstehen in Kooperationen, die durchaus intensiviert werden können. Vertrauen in die Arbeit und in die lückenlose Wertschöpfungskette sind hier unabdingbar. 2020 hat Deutschland während der Ratspräsidentschaft in Europa die Chance, eine länderübergreifende und umfassende maritime Strategie der EU maßgeblich mit zu erarbeiten.

## 2. Schifffahrt und Schifffahrtsstandort Deutschland/Ausbildung

Deutschland ist ein Land mit vielfältigen exzellenten maritimen Innovationen und mit exzellent aufgestellten maritimen Forschungseinrichtungen. Dabei entwickeln sich die herausragenden Kompetenzen in einer spezialisierten und in der Summe sehr breit aufgestellten Unternehmenslandschaft des zivilen und militärischen Schiffbaus und der Zulieferindustrie stets weiter. Längst ist die maritime Branche heutzutage ein High-Tech-Industriezweig, bei dem auf höchstem Niveau gearbeitet und exzellent ausgebildet wird. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, muss die maritime Wirtschaft ihre Innovationen und somit auch ihr großes Know-how

ständig weiterentwickeln und auf internationale Standards anpassen. Dafür benötigt sie sowohl Fachkräfte als auch eine gute Ausbildung im maritimen Bereich und in Industrie und Handwerk.

Vielfältige Berufe und Ausbildungszweige wie zum Beispiel Maschinenbauer und Ingenieure, Nautiker und Lotsen, Offiziere, Maschinisten, Schiffsmakler, Schifffahrtskaufleute oder Designer werden an der Universität und in dualen Studiengängen theoretisch und praktisch geschult, um später mit, am und rund ums Wasser zu arbeiten. Auch die verschiedenen Industriezweige wie zum Beispiel die Stahlindustrie, die Motorenhersteller und das Handwerk- und Dienstleistungsgewerbe bilden zukünftige Mitarbeiter der maritimen Branche aus. Dabei spielt in Deutschland die traditionell gewachsene Branche mit ihren vielen inhabergeführten Unternehmen eine wichtige Rolle. In den Familienbetrieben fühlen sich die Mitarbeiter wohl und man trägt gegenseitig soziale Verantwortung füreinander. Der maritime Sektor in Deutschland hat sehr gute Ausbildungs- und Arbeitsstätten sowie Forschungseinrichtungen an der Küste und im Binnenland.

Die maritime Branche ist sehr international und bietet jungen Leuten eine enorme Vielzahl von Ausbildungs- und Karriereoptionen. Zukünftige Fachkräfte und gut qualifizierte Arbeitnehmer für die Branche zu finden und zu motivieren, in diesem Zweig in Deutschland zu arbeiten, wird immer schwieriger. Die zunehmende Komplexität der Aufgaben, die zunehmende Digitalisierung und die Nutzung neuer Informationstechnologien in der global agierenden maritimen Wirtschaft stellen das Personal vor neue Anforderungen, aber auch vor neue Möglichkeiten.

In allen Bereichen fehlt es Deutschland an jungen Menschen, die eine Ausbildung beginnen können, oder Nachwuchskräften, die sich bei deutschen Unternehmen bewerben. Hier ist eine nationale Bildungsoffensive notwendig. Die Herausforderungen, die sich durch den rasanten technologischen Wandel für Bildung, Forschung und Innovation ergeben, müssten schon längst durch innovative Bildungsangebote angegangen werden. Denn Deutschlands wertvollster Rohstoff ist und bleibt die Innovationskraft seiner Bürgerinnen und Bürger. Sie sichert unsere Wettbewerbsfähigkeit und unseren Wohlstand. Durch die weltbeste Bildung können wir diese Ressource auch in Zukunft voll erschließen. Davon profitiert auch die maritime Wirtschaft und eine gezielte Bildungsoffensive führt in der Summe zu einem stärkeren maritimen Sektor, der auch in Zukunft in Deutschland Bestand hat.

### 3. Förderung von Innovationen, Forschung und Entwicklung

Deutschland genießt einen guten Ruf. Maritime Innovationen mit ihren High-Tech-Produkten werden dank der Spezialisierung im Prototypenschiffbau, bei der Meerestechnik und Antriebssystemen weltweit abgefragt. Dies kann aber nur im Schulterschluss mit der Politik nachhaltig so bleiben. Forschung und Entwicklung (FuE) sind auf dem Gebiet Schiffbau und Meerestechnik und für die Schifffahrt in Deutschland von außerordentlicher Bedeutung. Die in der Hightech-Strategie der Bundesregierung vorgesehenen FuE-Mittel, die Mittel für die Maritime Forschungsstrategie 2025 mit der Fördermaßnahme „Maritimes Forschungsprogramm“ und die Förderlinie „Echtzeittechnologien für die Maritime Sicherheit“ sind wichtige Beiträge für die maritime Wirtschaft. Angesichts der vielfältigen Herausforderungen, denen sich deutsche Unternehmen gegenübersehen, darf dies jedoch nicht das Ende, sondern muss der Anfang einer koordinierten und nachhaltig wirksamen Politik sein.

Als Technologieführer und Standort internationaler Wissenschaft, Forschung und Innovationen kann Deutschland aber nur bestehen, wenn es gut ausgebildete Fachkräfte und Spitzenforschungsteams für die heimische Wirtschaft gewinnen

kann. (Das gilt im Allgemeinen und besonders auch im Schiffbau und in der Entwicklung von neuer Meerestechnik, Antrieben und Schiffsprototypen.) Spitzenqualität in Hochschulforschung und Forschungseinrichtungen ist für den Erfolg und die Konkurrenzfähigkeit des Standortes Deutschland und damit für Beschäftigung und Zukunftsperspektiven der Menschen von zentraler Bedeutung. Um diese zu gewinnen, müssen wir unsere eigenen Talente bestmöglich fördern und darüber hinaus Wissenschaftler und Personal aus anderen Ländern für unsere heimische Wirtschaft begeistern.

Wir stehen hier – ähnlich wie im Schiffbau und in der gesamten maritimen Branche – in einem scharfen internationalen Wettbewerb. Deutschland muss beste Forschungs- und Arbeitsbedingungen sowie stabile Perspektiven an den Hochschulen und Forschungseinrichtungen als auch in den Unternehmen und bei Dienstleistern bieten. Wir müssen darauf setzen, den sogenannten Brain Drain – also das dauerhafte Abwandern unserer Spitzenkräfte aus Deutschland zu minimieren. Durch den Einsatz für Forschung und Innovation kann Deutschland bessere Rahmenbedingungen für hochkarätige Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler national wie international schaffen, die bei uns forschen, lehren und arbeiten wollen – und dies auch mit der Perspektive, langfristig in Deutschland zu bleiben.

Europäische Programme wie „Horizon 2020“ haben sich bewährt. Daher ist eine Weiterführung des Programms als „Horizon Europe“ zu begrüßen. Gerade Projekte, die zu groß und zu kostenintensiv für Einzelstaaten wären, können mit „Horizon Europe“ und in enger Verknüpfung mit den europäischen Partnern realisiert werden. Die kontinuierliche Weiterentwicklung des Stands der Technik, die Verbesserung der Prozesse und Produktionsmethoden und die ständige Neuentwicklung sichern dabei die Wettbewerbsfähigkeit der einzelnen Nationen.

Verlässliche Förderinstrumente als Anschubfinanzierung sind daher auch in Deutschland unerlässlich. Das FuE-Programm des BMWi wurde den Herausforderungen der Zukunft angepasst, was zu begrüßen ist. Das Schiffs-CIRR-Förderprogramm, bei dem die Käufer von Schiffen einen Festsatzkredit auf Basis des CIRR-Zinssatzes erhalten, der für die gesamte Kreditlaufzeit gilt, soll als Instrument, um die europäische Wettbewerbsneutralität zu sichern, weitergeführt werden. Auch dies ist eine richtige Maßnahme.

Dennoch sind national und europäisch weitere Verbesserungen der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiff möglich. So könnten die bestehenden oder zu schaffende Förderprogramme und Projekte, wie „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ oder unter dem Förderschwerpunkt „MARITIME.green Propulsion“ signifikante Beiträge zur maritimen Energiewende von fossilen auf synthetische Kraftstoffe leisten, noch weiter verbessert werden. Dabei kann es in erster Linie nicht um neue Förderprogramme gehen, sondern vielmehr darum, geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen. Eine Verknüpfung geeigneter FuE-Förderinstrumente, Innovationsprogramme und Sonderbeschaffungen von Demonstrationssystemen aus Pilotprojekten und Reallaboren bieten bei geeigneter Kombination verschiedener Instrumente vielfältige Möglichkeiten, die Situation nachhaltig zu verbessern.

Forschungsfelder gibt es genug: Mit anhaltender Globalisierung gewinnen die Meere nicht nur als Transportwege, sondern auch bei der Rohstoffversorgung eine immer bedeutendere Rolle. Der Ausbau und die Nutzung regenerativer Energien (z. B. Offshore-Wind) werden weiter voranschreiten. Die Meerestechnik- und Schifffahrtforschung bieten ein großes Potenzial für die Zukunft. 2017 wurden in der Meerestechnik Umsätze in Höhe von 11 Mrd. Euro erzielt. Hier dürfen wir die Zukunft nicht verschlafen. Die erreichte Spitzenposition der deutschen

Meerestechnik- und Schifffahrtsforschung – nicht nur im Wachstumsmarkt von Exploration, Produktion und Transport in den Offshore-Zonen – gilt es daher auszubauen. Wirtschaft, Verbände und Wissenschaft haben dazu in den letzten Jahren vieles geleistet. Nun kommt es auf die politische Bereitschaft an, die Projekte zu flankieren.

#### 4. Häfen und Hafenhinterlandanbindungen

Die Häfen Deutschlands sind als Logistikkreisel für Waren in langen Lieferketten und bei der Kreuzschifffahrt wichtige Knotenpunkte. Für die gesamte Wirtschaft unseres Landes sind sie unentbehrlich. Seewärtige Zufahrten und die Hafenhinterlandanbindungen der Seehäfen müssen mit dem starken Wachstum des Außenhandels und den Logistikanforderungen mithalten. Steigende Passagierzahlen bei Kreuzfahrten stellen die Häfen vor Herausforderungen wie umweltschonende Energieversorgung während der Liegezeiten oder die Abfallentsorgung vom Schiff. Die Binnenhäfen müssen als Umschlagplatz für den Gütertausch, der ins Landesinnere hinein zu befördernden Transportgüter und der aus dem Landesinneren zum Weitertransport an die Küste zu exportierenden Waren funktionieren. Der Wachstumstrend der Häfen ist weiterhin ungebrochen. Auch wenn die Schiffsanlandungen abnehmen, der Güterumschlag nimmt durch die immer größer werdenden Schiffe weiter zu. Die steigenden Passagierzahlen bei Kreuzfahrten sorgen für immer größere und immer mehr Kreuzfahrtschiffverkehr an den Häfen.

Der wirtschaftliche Erfolg unseres Landes wird also weiterhin davon abhängen, ob die Lieferketten funktionieren. Durch intakte landseitige Anbindungen und die Binnenwasserstraßen müssen die Standorte notwendigerweise alle Transportgüter schnell und effizient in das Hinterland weiterbefördern. Dafür müssen diese bedarfsgerecht angepasst werden und seewärtig auf die sich wandelnde Handels- und Kreuzschifffahrt eingestellt werden. Deutschlands Häfen sollen als Ziel weiterhin attraktiv bleiben. Die unterschiedlichen Standards innerhalb der EU und seiner Mitgliedstaaten müssen aber weiter harmonisiert werden. Darum ist es unerlässlich, die Vorauszahlung der Einfuhrumsatzsteuer auf Importwaren schnellstmöglich an die europäischen Nachbarn anzupassen, damit Warenströme nicht an Deutschlands Häfen vorbeilaufen.

Auch die bestehenden Förderprogramme an den Seehäfen (IHATEC) und das Testfeld Digitaler Hafen sollten, wo nötig, begleitet durch eine vernünftige Ordnungspolitik, weiter geführt werden und zügig im Hafentag getestet und in den Realbetrieb integriert werden. Das Digitale Testfeld Hafen Hamburg wurde bereits auf der 10. Nationalen Maritimen Konferenz ausgerufen, doch erst jetzt werden forschungs- und anwendungsorientierte Entwicklungsprojekte in ein neues Innovationsprogramm, Logistik 2030, aufgenommen und das jetzt erste Pilotprojekt, das Digitale Testfeld im Hafen Hamburg, mit 1,5 Mio. Euro gefördert. Weitere See- und Binnenhäfen sollen in der zweiten Phase einbezogen werden, ein Zeitpunkt wurde aber nicht benannt. Das zeigt, dass es eine bessere Verzahnung und zügigere Umsetzung braucht. Nur Konzepte intelligenter Infrastruktur aufzustellen, reicht nicht aus und Pilotprojekte allein bringen nichts. Wir brauchen eine Umsetzung in die Realwirtschaft, sei es bei Automatisierungsprozessen oder bei autonomen Binnenschiffen. Erfolgreiche Modelle müssen heraus aus den Pilotprojekten und schnell in der Wirtschaft umgesetzt werden. Das muss unterstützt werden.

Um die Seehäfen und die Hafenwirtschaft weiter umweltschonend aufzustellen und die Schadstoffbelastung nachhaltig zu reduzieren, ist es sinnvoll, schiffseitige Emissionen während der Liegezeiten der Schiffe in den Häfen weiter zu reduzieren. Eine Versorgungsinfrastruktur für Kraftstoffe aus der Übergangszeit hin zu synthetischen Kraftstoffen – genauso wie die Landstromversorgung – sollte dort

entstehen und eingesetzt werden, wo es sinnvoll ist und sich Kosten und Nutzen ausgleichen lassen.

LNG ist für uns eine Übergangstechnologie. LNG-Bunkerstationen in den Häfen zu etablieren, ist für den Übergang zu alternativen Antrieben dennoch der richtige Schritt, da diese später voraussichtlich auch für synthetische Kraftstoffe weitergenutzt werden können. Der Aufbau einer bedarfsgerechten LNG-Infrastruktur entlang der Küste sollte von der Bundesregierung unterstützt werden.

Aber auch von Landseite können intelligente Infrastrukturen helfen, Emissionen einzusparen. Mit dem „Innovationsprogramm Logistik 2030“ können Gütertransporte deutlich dazu beitragen. Dies begrüßen wir. Die führende Position des Güterverkehrs- und Logistikstandorts Deutschland kann die Bundesregierung aber nur sichern, wenn endlich bei den Schienengüterverkehrswegen der Häfen auf eine strikte Neutralität des Netzbetreibers geachtet wird. Die Netzsparte der Deutschen Bahn AG muss unabhängig werden und somit Netz und Betrieb trennen. Dies würde zu einem echten Wettbewerb auf dem Schienennetz führen. Das Netz wird effizient genutzt, Mitbewerbern würde endlich der Zugang zum Schienennetz erleichtert. Die Beteiligung der Deutschen Bahn AG an Hafen- und Umschlagsgesellschaften ist abzulehnen, weil sie mit der notwendigen Neutralität des Betreibers der Hafenhinterlandanbindung unvereinbar ist.

Für die Logistikunternehmen an den Hafenstandorten wäre es eine Steigerung der Attraktivität des Marktes, der den Bedürfnissen der Kunden anders als bisher Rechnung tragen könnte. Damit deutsche Häfen weltweit eine Rolle spielen, muss die EU-Hafenpolitik harmonisiert werden, um gleiche Wettbewerbsbedingungen für den weltweiten Schiffsverkehr in ganz Europa zu gewährleisten.

#### 5. Digitalisierung und Logistik

Die Digitale Transformation ist die zentrale und bestimmende Aufgabe ganzer Generationen. Sie verändert die Welt. Eine leistungsfähige digitale Infrastruktur ist die Voraussetzung für eine noch leistungsfähigere Logistik und einen noch effizienteren Güterverkehr. Ein flächendeckender Ausbau mit mobilen Bandbreiten ist daher dringend notwendig. Darauf müssen wir drängen, wenn wir unseren Wohlstand auf einem hohen Niveau halten wollen. An der Bewältigung dieser Aufgabe wird sich heute wie in Zukunft die Handlungsfähigkeit Deutschlands und der Europäischen Union entscheiden. Sie wird den Weg vorgeben, den wir als Deutschland in Europa und der Welt gehen werden. Dies gilt in besonderem Maße auch für die Logistikketten und die See- und Binnenhäfen als Drehscheiben in Deutschland. Die Bundesregierung muss Wort halten und bis Ende 2024 Straßen, Bundeswasserstraßen und Schienenwege so an das digitale Netz anbinden, dass eine infrastrukturelle Grundlage für das vernetzte Fahren in Deutschland flächendeckend besteht.

Häfen gehören zur sicherheitsrelevanten Infrastruktur. Gerade bei der Notwendigkeit für sichere Datennetze und Cybersicherheit zur Abwehr von Angriffen aus dem Netz muss die Bundesregierung neuestes Monitoring und beste Cyberexperten einsetzen, um eigene Behördennetze sicher bis in den Hafen und auch wieder heraus zu bringen. Abwehr und Präventionsmaßnahmen sind daher von immer größerer Wichtigkeit. Das im Maritimen Forschungsprogramm 2025 enthaltene Programm „Maritime.safe“ ist daher ein zu begrüßender Schritt, um innovative Sicherheitslösungen in allen Segmenten der maritimen Wirtschaft und des Meerestourismus zu denken.

Die maritime Wirtschaft ist durch die internationalen Handelswege gefordert, schnellstmöglich die internationalen digitalen Standards zu erfüllen. Um den weltweiten digitalen Wandel nicht zu verschlafen, muss auch Deutschland die



Weichen für eine schnelle Umsetzung der experimentellen digitalen Anwendungen in den Alltag der Häfen in ganz Deutschland etablieren. Das Testfeld Digitaler Hafen und die innovativen Hafentechnologien dürfen nicht schon überholt sein, wenn sie es in den Realbetrieb am Hafenstandort schaffen. Auch FuE-Standorte an der Küste müssen digital bestens angeschlossen sein – egal, ob Testfelder oder Forschungsstationen.

Für die zukünftigen Logistikketten ist es zunehmend wichtig, volldigitalisierte oder vollautomatisierte Prozesse wirtschaftlich einzubinden. Effizienzsteigerungen auf der Schiene sind durch Distributed-Ledger-Technologie (DLT) und Blockchain-Technologie möglich. Die Projekte aus dem mFUND des BMVI geförderten Projekt „railconnect“ können ein guter erster Schritt zur Vernetzung der Fahrzeuge und zur Erhöhung der Nutzungsintensitäten von unausgelasteten Bahnwagen, Loks und Trassen im Schienengüterverkehr durch die Digitalisierung der Zugabfertigungen sein. Eine Offensive beim Personalmanagement und die Trennung von Betrieb und Netz bei der Deutschen Bahn AG sind in unseren Augen neben allen Innovationen längst notwendige Schritte in Richtung Effizienzsteigerung im Schienengüterverkehr.

#### 6. Infrastruktur der Wasserwege und Binnenschifffahrt

Das System Binnenwasserstraße ist als wichtiger Teil der Logistikkette für die Bundesrepublik Deutschland von zentraler Bedeutung. Die Binnenschifffahrt ermöglicht, große Mengen Rohstoffe schnell und sicher zu transportieren. Besonders die Industriestandorte entlang des Rheins sind auf den stetigen Warenfluss über die Binnenwasserstraßen angewiesen. Jedoch ging aufgrund des Niedrigwassers im vergangenen Jahr der Gütertransport laut Statistischem Bundesamt um ca. 11 Prozent im Vergleich zum Vorjahr zurück (198 Mio. t). Das hat die Abhängigkeit wichtiger Wirtschaftsstandorte von der Wasserstraße gezeigt.

Bei langanhaltendem Niedrigwasser ist die Binnenschifffahrt stark eingeschränkt. Um dem entgegenzuwirken, wurde die Abladeoptimierung des Mittelrheins mit dem im Dezember 2016 in Kraft getretenen Bundeswasserstraßenausbaugesetz beschlossen. Die Vertiefung an sechs Stellen zwischen Mainz/Wiesbaden und St. Goar (Rheinkilometer 508 bis 557) muss schnellstmöglich umgesetzt werden. Dafür müssen die zuständigen Behörden mit den nötigen Fachkräften ausgestattet werden. Des Weiteren muss die Bundesregierung prüfen, ob die Abladeoptimierung Mittelrhein als eines der fünf Pilotprojekte, wie im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vorgesehen, dienen kann.

Über Jahre war das System Wasserstraße unterfinanziert. Das belegen die zahlreichen maroden Schleusen, Wehre und Brücken. Am Wesel-Datteln-Kanal sind beispielsweise seit über einem Jahr die Nischenpoller marode. Ein Festmacherdienst muss provisorisch einspringen. Die Schleusenkapazität ist seitdem stark eingeschränkt. Um derartige und weitere Vorhaben schnell fertigzustellen, sollte die WSV vermehrt die Planung und den Bau von Projekten ausschreiben und an private Unternehmen vergeben. Das schafft Kapazitäten, die für anderweitige Projekte eingesetzt werden können.

Angesichts der Prognosen für steigenden Güterverkehr besitzt das Binnenschiff weiteres Ausbaupotenzial. Als umweltfreundlichster Verkehrsträger kann es in erheblichem Maße dazu beitragen, dass die Klimaziele im Verkehrsbereich erreicht werden. Ab 2020 gelten für die europäische Binnenschifffahrt sogar die strengsten Emissionsgrenzwerte weltweit. Um erhebliche Mehrkosten für die Anschaffung neuer Motoren zu minimieren, muss eine Förderlücke vermieden werden. Deswegen muss zügig eine Neufassung der Förderrichtlinie des „Förderprogramms zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen“ von der Bundes-

regierung vorgestellt werden. Diese muss den Anforderungen der NRMM-Verordnung Rechnung tragen.

Die Binnenschifffahrt ist eine innovative Branche. Während in Skandinavien die Seeschifffahrt Treiber automatisierter Systeme ist, ist es in Deutschland die Binnenschifffahrt. Daher brauchen wir Testfelder für autonomes/automatisiertes Fahren, um die neuen Systeme unter realen Bedingungen zu testen. Dabei sollten Testfelder verschiedene Schwerpunkte setzen und sich gegenseitig ergänzen.

#### Das Meer als Ressource

##### 7. Offshore-Windindustrie

Im Meer werden immer mehr Nutzungsansprüche geltend gemacht. Seewindkraftwerke und die Offshore-Windindustrie, Pipelines und Stromnetze, die über Länder- und Seegrenzen hinweggehen, Abbaugelände von Sand und Kies oder Tiefseebergbau – im Meer und an den Küstenregionen gibt es einen immer größer werdenden wirtschaftlichen Nutzungsanspruch. Nebenher gibt es Handelsschifffahrt, Kreuzfahrttourismus, Hochseefischerei und den Anbau von Aquakulturen. Umweltverträglichkeitsprüfungen und ein Monitoring der Bereiche sind richtige und sinnvolle Maßnahmen. So können bereits vorab mögliche Gefahren und Unfälle vermieden werden.

Die Nutzung erneuerbarer Energien stellt in Europa und weltweit weiter einen stark wachsenden Markt dar. Allerdings muss es klare Grenzen und eine sinnvolle Sektorkopplung beim Energiemix der Zukunft geben. Nur starr auf den Ausbau der Windkraft um jeden Preis zu beharren, kann nicht der richtige Weg sein. Der Ausbau der Seewindkraft muss mit den weiteren Nutzungs- und Schutzinteressen der Meeresgebiete abgestimmt werden.

Neben der direkten Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energien wird die systemische Bedeutung von Gas weiter steigen. Dabei geht es nicht nur um Erdgas, sondern auch um klimaneutrale Gase aus Biomasse oder Power-to-X (Wasserstoff und synthetisches Methan). Die Europäische Union braucht eine gemeinsame Strategie zur künftigen Gasversorgung. Diese muss Aspekte der Infrastruktur (Pipelines, LNG-Terminals) zur Diversifizierung der Lieferquellen ebenso umfassen wie Forschung und Entwicklung, um Spitzenreiter bei der Technologie für synthetische Gase zu werden.

Die durch Offshore-Anlagen gewonnene regenerative Energie wird in den nächsten Jahren eine immer größere Bedeutung gewinnen. Dafür bedarf es der Entwicklung innovativer und leistungsstarker Offshore-Windenergieanlagen. Aber auch Testmöglichkeiten für neue Gründungsstrukturen und Komponenten, für Logistikkonzepte und Netzanschlusstechnologien sowie zu etablierende Umweltmaßnahmen, zum Beispiel gegen Sandverlagerungen hinter Offshore-Windanlagen, der Versandung von Schifffahrtswegen oder einer signifikanten künstlichen Veränderung des Profils des Meeresbodens.

##### 8. Tiefseebergbau und Rohstoffstrategie

Der Abbau von mineralischen Rohstoffen in der Tiefsee kann neue Chancen und Möglichkeiten für die Rohstoffversorgung bieten. In Deutschland steigt der Bedarf an mineralischen Rohstoffen ständig. Die Ressourcen sind allerdings begrenzt. Im Moment ist Deutschland vollständig auf den Import dieser Rohstoffe angewiesen, um Produkte wie Elektromotoren, Batterien oder Windkraftanlagen zu fertigen. Wir werden in den kommenden Jahren nach Lösungen suchen müssen, um dafür zu sorgen, dass Deutschland auch in Zukunft Industriestandort der Spitzentechnologien bleibt.

Die Lagerstätten am Meeresboden enthalten metallische Rohstoffe wie Kupfer, Kobalt, Mangan, Nickel oder Seltene Erden. Neben den Bemühungen für ein effektives Recycling dieser Mineralien ist es erforderlich, weitere Rohstoffquellen zu erschließen, um den Bedarf langfristig zu decken. Es müssen neben den Regularien, den sogenannten „Mining Codes“, die aktuell auf internationaler Ebene für den Abbau von marinen mineralischen Ressourcen in internationalen Gewässern erarbeitet werden, klare rechtliche und ökologische Standards für den Meeresbergbau auch bei uns formuliert werden. Voraussetzung dafür und für die Erhaltung der Abbaulizenzen ist die Durchführung eines Pilotprogrammes (sog. „Pilot Mining Test“ – PMT), bei dem Ablaufverfahren getestet und gleichzeitig Umweltdaten gesammelt werden. Mit der Durchführung eines Pilot Mining Tests – beispielsweise für den Abbau von Manganknollen – könnten deutsche Unternehmen internationale Standards setzen und dabei neue maritime Technologien für zukünftige Wirtschaftszweige schaffen, nachdem bereits im Jahr 1978 ein Konsortium unter deutscher Führung probeweise Manganknollen gefördert hatte und somit einer der Pioniere auf diesem Feld war. Im Rahmen des Förderschwerpunktes „MARITIME.value“ könnte der PMT wieder an Bedeutung gewinnen.

Das Meer als Schutzzone

#### 9. Meeres-, Umwelt- und Klimaschutz, Meeres- und Polarforschung

In Europa ist man sich einig, dass die gesteckten Klimaziele von Paris ein selbstgewähltes, aber unabdingbares Instrument für eine nachhaltige Lebensweise der Europäer sind. Die Meere spielen bei der Betrachtung der globalen Klimaveränderung eine bedeutende Rolle. Einerseits hat die Erderwärmung Auswirkungen auf die Ozeane, indem beispielsweise die Polkappen schmelzen und den Meeresspiegel ansteigen lassen. Andererseits bieten die Meere auch Möglichkeiten, der Klimaveränderung – z. B. durch die Einlagerung von klimawirksamen Gasen entgegenzutreten.

Die Emissionen des Schiffsverkehrs erhielten in den letzten Jahren besondere Beachtung der Bevölkerung. Um die Klimaschutzziele zu erreichen, muss es uns gelingen, alle Sektoren, die CO<sub>2</sub> ausstoßen, mit einzubeziehen – auch die Schifffahrt. Die IMO hat eine Strategie beschlossen, wonach die Treibhausgasemissionen der internationalen Seeschifffahrt bis 2050 um mindestens 50 Prozent im Vergleich zu 2008 sinken sollen. Wenn möglich soll sogar eine vollständige Dekarbonisierung erreicht werden. Damit setzt sie ein deutliches Zeichen an die neue Generation von Seeschiffen. Mit alternativen Antrieben und innovativen Technologien kann die Schifffahrt so zum Erreichen der Pariser Klimaschutzziele beitragen. Dies wollen wir auch in Deutschland unterstützen und technologisch begleiten. Die internationale Schifffahrt kann sich hier an der internationalen Luftverkehrswirtschaft orientiert und in Anlehnung an CORSIA ein System weltweiter CO<sub>2</sub>-Kompensationen entwickeln, das gleichfalls mit dem EU-ETS verknüpft werden kann.

Die Schiffe, die heute gebaut werden, müssen bereits jetzt den höchsten Ansprüchen der nahen Zukunft genügen. Alternative Antriebstechnologien wie LNG und CNG, synthetische strombasierte Kraftstoffe, Brennstoffzellentechnologie oder die Elektrifizierung bieten neuen Schiffstypen und der maritimen Wirtschaft in Deutschland große Chancen und leisten einen signifikanten Beitrag zur Reduzierung von Schadstoffemissionen.

Doch nicht nur der wirtschaftliche Aspekt und die Technologien, die am, auf und im Meer genutzt werden, sind für eine gesunde Meeresflora und -fauna essentiell. Die maritime Wirtschaft und der Meeresumweltschutz sind auf eine zielgerichtete

Zusammenarbeit angewiesen. Deutschland profitiert als Küstenland ganz entscheidend von einer gesunden Meeresumwelt. Eine langfristig erfolgreiche Meerespolitik basiert auf abgesichertem Wissen über die Ressource Meer und einer intakten Meeresumwelt. Die aber erstreckt sich über den ganzen Planeten. Wir können das Meer nicht nur vor der eigenen Küste betrachten, sondern müssen international handeln.

Gerade Regionen, die fernab direkter menschlicher Nutzung liegen, bieten wichtige Rückzugsräume für die Meeresbewohner. Diese müssen unter Schutz gestellt werden. Eine Unterschutzstellung akut bedrohter Habitats ist schnellstmöglich zu erreichen. Ein ausreichender, länderübergreifender Schutz der Ökosysteme im Meer ist international aber noch nicht erreicht. Deutschland kann hier mit Anträgen und Ratifizierungen wie die im vergangenen Jahr ratifizierte Hong-Kong-Convention und deren schnelle und effiziente Umsetzung wichtige Signale in die Welt senden und andere Nationen ermutigen, auch diesen Schritt zu gehen. Dennoch ist ein verbindliches Inkrafttreten noch weit entfernt. Hier sollte sich Deutschland mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln stark weltweit machen. Denn ein international einheitlicher Meeresumweltschutz auf Ebene der IMO (Internationale Seeschiffahrts-Organisation) ist unerlässlich, um den globalen Lebensraum Meer zu schützen.

Auch die Unterstützung der Akteure einzelner Meeresgebiete wie zum Beispiel die Internationale Kommission zur Erhaltung der lebenden Meeresschätze in der Antarktis (CCAMLR) sollte die Bundesregierung nachdrücklich begleiten. Modernste Forschungseinrichtungen wie das Alfred-Wegener-Institut, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung (AWI) lieferten nicht nur das wissenschaftliche Fundament, sondern steuerten dafür auch moderne Tauchroboter, Überwachungstechnik und die Polarstern als Forschungsschiff bei.

Die deutsche Politik hat für das Weddellmeer in einem interfraktionellen Antrag für das Einrichten des größten Meeresschutzgebietes der Welt im antarktischen Weddellmeer gestimmt. Allerdings müssen die CCAMLR-Mitglieder einstimmig über die Einrichtung des Schutzgebietes beschließen. Deutschland und die EU müssen sich hier noch stärker einbringen, damit der Erhalt der Umwelt nicht interessengetrieben hinausgezögert wird, bis es keinen Schutz- und Rückzugsraum für die Meerestiere mehr gibt.

Dennoch müssen wir darauf achten, dass Deutschland auch weiterhin optimale Mittel und Technik für das Monitoring und die Kontrolle von Schutzgebieten über und unter Wasser bereithält. Dies geht nur mit Hilfe neuester Technologien aus der Schiffs- und Meerestechnik, ohne die die deutsche Meeresforschung nicht weltweit führend wäre.

#### 10. Sicherheit des Schiffsverkehrs und Sicherheitskonzept Deutsche Küste

Die Entwicklungen im Bereich Offshore, die erhöhten Schiffsverkehre, einhergehend mit der Größe der Schiffe und dementsprechend auch der Transportmenge auf See, sowie die Digitalisierung machen ein Umdenken in der Struktur der bestehenden Organisationen und bei den Instrumenten zum Schutz und zur Sicherung der deutschen Küste notwendig.

Die größte Sicherheits- und Umweltgefährdung der Schifffahrt geht von Schiffshavarien aus. Dabei sind Containerverluste, ein Brand oder das Auslaufen von Treibstoff jedes für sich Unfälle, die mit ihren so unterschiedlichen, aber nicht weniger weitreichenden Konsequenzen einhergehen. Auf diese komplexen Gefahrenlagen muss von Fall zu Fall mit den richtigen Maßnahmen reagiert werden. Deshalb kommt der Schiffssicherheit, der Sicherheit des Schiffsverkehrs und dem Küstenschutz eine überragende Bedeutung zu.

Doch auch erfolgreiche Anschläge auf die Schifffahrt könnten ähnlich verheerende Wirkungen für die Umwelt und die Küstenregionen haben wie eine Havarie infolge eines Unfalls. Diese Veränderung der maritimen Sicherheitslage hat inzwischen dazu geführt, dass die heutige Organisationsstruktur den Entwicklungen im Bereich der maritimen Sicherheitsvorsorge nicht mehr gerecht wird, um größtmögliche Sicherheit und ein schnelles einsatzfähiges Management für alle Gefahrenlagen zu ermöglichen.

Das Havariekommando (HK) und das Maritime Sicherheitszentrum (MSZ) sind gute erste Schritte zur Sicherung und Gefahrenabwehr, aber eine nationale Küstenwache hat Deutschland trotz Empfehlungen und Forderungen aus den Küstenträgern bisher nicht geschaffen. Die Einrichtung des nationalen Havariekommandos, des Koordinierungsverbundes Küstenwache des Bundes und des Maritimen Sicherheitszentrums können nur erste Schritte zur verbesserten Seeverkehrssicherheit und Gefahrenabwehr sein. Insbesondere das Havariekommando bietet mit seinem komplizierten Staatsvertrag nicht die Gewähr, im Ernstfall wirklich mit Durchgriffsrecht auf alle entscheidenden Behörden einwirken zu können. Das System bleibt bei Havariefällen anfällig.

Deshalb ist die Einrichtung einer nationalen Küstenwache der richtige Schritt. Die nationale Küstenwache ist als erster Schritt zu verstehen, um zukünftig mit den nationalen Küstenwachen der EU-Staaten eine Kooperation anzustreben. Denn andere europäische Staaten sind hier deutlich weiter. Nach dem Etablieren einer nationalen Küstenwache ist der Weg geebnet, eine europäische Küstenwache zu schaffen, die nicht nur zum Grenzschutz abgestellt wird, sondern die Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Mitgliedsnationen nach einheitlichen Kriterien und Methoden festlegt und koordiniert. Denn in dem Maße, in dem die maritime Wirtschaft weiter expandiert, wird sich der Wettbewerb um die Nutzung der europäischen Küstengewässer verschärfen. Einheitliche europäische Regelungen und eine europäische Küstenwache bieten somit die besten Zukunftschancen für die gemeinschaftliche nachhaltige Nutzung und Schutz der europäischen Küstengewässer.

Um die Sicherheit der deutschen Küstenregionen weiter zu steigern, muss sich Deutschland endlich um Bergung der Altlasten im Meer kümmern. Nach Angaben des Alfred-Wegener-Instituts (AWI) sollen allein auf deutschem Gebiet rund 1,6 Millionen Tonnen an konventionellen Waffen und 300000 Tonnen chemischer Waffen in der Ost- und Nordsee liegen. Durch die verstärkte Nutzung der Meere und der Küstenregionen durch Wirtschaft und Tourismus sind solche Funde ein hohes Sicherheitsrisiko für Mensch und Umwelt. Denn die Munition ist teilweise noch voll funktionsfähig, die Hülle hat allerdings schon ihre maximale Lebensdauer erreicht. Jahrelang haben Wissenschaftler die Munition untersucht und 70 Jahre nach dem Versenken sind viele Munitionskörper verrotten. Sobald die Metallhüllen aufbrechen, strömen die schädlichen Substanzen ins Meer und werden von den Lebewesen unter Wasser aufgenommen. Ähnlich wie bei Plastik können die Rückstände beim Monitoring in den Proben der Wissenschaftler nachgewiesen werden. Dadurch wird nicht nur die Umwelt, sondern auch die Nahrung verschiedenster Lebewesen kontaminiert. Ein Meeresschutz, der für die Zukunft eine umfassende Reduzierung beziehungsweise Vermeidung des Einbringens gefährlicher Stoffe anstrebt, muss eine sukzessive Bergung der vorhandenen Altlasten zum Ziel haben.

Das Meer als Erholungsraum

#### 11. Maritimer Tourismus und Kreuzfahrtsegment/Kreuzschifffahrt

Der maritime Tourismus ist nicht nur im Norden unseres Landes, sondern auch

in allen Bundesländern an Seen und Flüssen ein wichtiger Wirtschaftsmotor ganzer ländlich geprägter Regionen und Regiopolen. Nicht nur der Strandurlaub an Küste und Meer, sondern gerade auch Flusskreuzfahrten und der Urlaub am See stehen im Ranking der Urlauber ganz weit oben.

Die Kreuzfahrtbranche wächst dabei rasant und hat sich in den vergangenen zehn Jahren stark gewandelt. Weltweit werden fast doppelt so viele Passagiere befördert. In Deutschland hat sich die Passagierzahl fast verdreifacht. Die Auftragsbücher für den Bau neuer Kreuzfahrtschiffe sind voll. Die Anforderungen sind enorm. Die Ansprüche an die Umweltfreundlichkeit der Kreuzfahrtschiffe und auch die Destinationen werden für die Reisenden immer wichtiger. Neben Explorer-Kreuzfahrtschiffen, die auch in die Polargebiete reisen können, gibt es Kreuzfahrtschiffe, die einem modernen Freizeitpark für Jung und Alt gleichen. Neben höherem Komfort wird aber gleichzeitig eine umweltfreundliche Beförderung gefordert. Ein emissionsarmer Antrieb ist zum Beispiel vielen Passagieren extrem wichtig. So sind Übergangstechnologien wie die Verwendung von Landstrom oder ausschließlich LNG-Antrieb und infolgedessen innovative Lade- und Tankstrukturen an Häfen, die schnelle Reaktion der Branche auf die Bedürfnisse, die die Passagiere an das Produkt stellen. Sie sind allein marktgetrieben und setzen doch nachhaltige Impulse und Leuchtturmprojekte weltweit. Auch die Reise selbst verändert sich durch die Kunden und die politische Flankierung. Der Verzicht auf Plastik an Bord des Schiffes ist für manche Anbieter von Kreuzfahrten selbstverständlich – als Folge der EU-Plastikstrategie. Um das nötige Fachpersonal für den Küsten- und Meerestourismus attraktiv zu machen, sind eine Verringerung der Steuer- und Abgabenbelastung von Unternehmen und Verbrauchern und ein Abbau überflüssiger Bürokratie und Regulierung notwendig.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel auf,
1. die Nationalen Maritimen Konferenzen (NMK) fortzusetzen und das Parlament durch Sachstandsberichte zur Lage der maritimen Wirtschaft und der zukünftigen Ausrichtung der maritimen Wirtschaft im Vorfeld der NMK zu unterrichten;
  2. einen Fortschrittsbericht über die bisherigen Erfolge der Nationalen Maritimen Konferenzen und deren erarbeiteter Programme vorzulegen;
  3. die NMK abwechselnd im Binnenland oder an der Küste stattfinden zu lassen, um dadurch die nationale Bedeutung der maritimen Branche deutlich zu fokussieren;

Zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft, des Schiffbaus und Marineschiffbaus und der europäischen und internationalen Märkte fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,

4. die marktwirtschaftlichen Instrumente auszuschöpfen und die Bemühungen auf internationaler Ebene zu intensivieren, um ein weltweites level playing field zu erzeugen;
5. die Maritime Agenda 2025 weiterzuentwickeln und im Kapitel Schiffbau eine echte Strategie zu entwickeln;
6. laufende Innovationsprogramme weiter zu fördern und stetig weiterzuentwickeln, dabei darauf zu achten, den Kapitalbedarf an die Anforderungen moderner Innovationsförderung anzupassen;
7. eine technologie- und unternehmensneutrale Industriepolitik, die durch ihre Rahmenbedingungen die maritime Wirtschaft in Deutschland und Europa stärkt;
8. den Nationalen Masterplan Maritime Technologien (NMMT2.0) weiter konsequent umzusetzen;

9. Leuchtturmprojekte in der Forschung und Innovation zu initiieren und unbürokratisch zu unterstützen;
10. sich für die Einbeziehung qualitativer, innovativer, sozialer sowie klima- und umweltbezogener Aspekte bei der Beschaffung von Behördenfahrzeugen einzusetzen;
11. auf die Umsetzung innovativer Technologien aus Reallaboren in Beschaffungsvorhaben zu achten, um diese als Referenzprodukte hinsichtlich Schiffssicherheit, Umweltschutz oder Bedienfreundlichkeit zu nutzen;
12. eine sinnvolle Vereinheitlichung der Ausschreibungsverfahren der öffentlichen Auftraggeber nach Best-practice-Erfahrungen mit ausreichender Budgetierung zu schaffen;
13. sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, einen europäischen Rahmen mit einheitlichen europäischen Regeln und Standards zu schaffen, um die gängige Subventionspraxis in Europa zu unterbinden;
14. sich durch die Mitwirkung in internationalen Gremien für internationale gleiche Wettbewerbsbedingungen stark zu machen und den weltweiten Protektionismus abzubauen und den Subventionswettlauf zu unterbinden;
15. eine europäische maritime Strategie während der Ratspräsidentschaft 2020 zu erarbeiten;
16. eine europäische Maritime Agenda für die nächsten 20 Jahre mit den europäischen Partnern zu entwickeln;
17. den europäischen Binnenmarkt zu stärken und nationale Defizite abzubauen;
18. bei der öffentlichen Beschaffung in Europa darauf hinzuwirken, dass einheitliche europäische Standards greifen, damit ein fairer Wettbewerb sichergestellt wird und Wertschöpfung auch in Deutschland erfolgt;
19. mit unseren europäischen Partnern die Handelspolitik zu nutzen, um WTO-konform gegen Subventionswettbewerb, Dumping oder Staatswirtschaft vorzugehen;
20. deutliche Wertschöpfungsanteile der deutschen Schiffbauindustrie durch deutschen „Lead“ im Rahmen internationaler Beschaffungsk Kooperationen zu sichern;
21. die Stärkung der deutschen Schiffbauindustrie bei internationalen Beschaffungsk Kooperationen mit europäischen Partnern zu unterstützen;
22. eine für die Wirtschaft verlässliche Finanzierungsstrategie zu verfolgen, die es einheimischer Wirtschaft ermöglicht, sich im internationalen Wettbewerb zu behaupten;
23. eine verlässliche nationale Rüstungsexportpolitik mit klaren Standards zu gewährleisten;
24. für den Marine-Überwasserschiffbau europäische Kooperationen und ein gemeinsames Vorgehen mit den europäischen Partnern zu vereinbaren und dabei sicherzustellen, dass die Systemkompetenz und Wertschöpfung in Deutschland in angemessenem Maße erhalten bleiben. Ist eine europäische Lösung nicht zu erreichen, sollte die Bundesregierung den Marine-Überwasserschiffbau als verteidigungsindustrielle Schlüsseltechnologie gleichbedeutend mit dem Marine-Unterswasserschiffbau klassifizieren;
25. eine europäische Rüstungskontrollagentur zu gründen, auf Grundlage des gemeinsamen Standpunktes der EU aus 2008, die gemeinsam mit den nationalen Behörden Kriterien für Material und Exportländer erstellt und die Ausfuhren überwacht;
26. die Entwicklung von EU-weit gültigen Sicherheitsstandards zu unterstützen;
27. sich für ein europäisches Außenwirtschaftsrecht einzusetzen;

Zur Verbesserung der maritimen Ausbildung und des Schifffahrtsstandorts Deutschland fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,

28. sich dafür einzusetzen, dass Fachkräfte in Deutschland durch lebenslanges Lernen und die weltbeste Bildung auch zukünftig zur Verfügung stehen;
29. das Sonderprogramm zum Breitbandausbau an Schulen zügig umzusetzen;
30. den Ausbau optimaler Ausbildungskapazitäten zu gewährleisten;
31. eine Exzellenzinitiative für berufliche Bildung einzuführen;
32. eine Grunderneuerung des Bildungs- und Weiterbildungsangebots für das digitale Zeitalter zügig einzuleiten;
33. ein Einwanderungsgesetz zu schaffen, das es internationalen Fachkräften unbürokratisch ermöglicht, in Deutschland zu arbeiten;
34. den Bildungsstandort Deutschland auch auf die internationalen Arbeitnehmer abzustimmen und Weiterbildungskonzepte und -qualifizierungen für in- und ausländische Fachkräfte aller Nationen, gerade in internationalen Branchen wie der maritimen Wirtschaft;
35. Ausbildungs- und Weiterqualifizierungsangebote in einer maritimen Bildungsoffensive zügig zu bündeln;
36. notwendige duale Studien-, Ausbildungs- und Weiterbildungsangebote in den Unternehmen zu schaffen;
37. die Ausbildung für Nautiker/Lotsen zukunftssicher auszurichten und dafür notwendige Reformen für die Qualifizierung in die Wege zu leiten;
38. das Deutsche Maritime Zentrum (DMZ) weiter als Koordinator für die maritime Branche, die Ausbildung, die Verknüpfung der verschiedenen Akteure in der maritimen Branche weiterhin und zügiger als bisher auf- und auszubauen;
39. die Attraktivität der Deutschen Flagge dadurch zu stärken, dass die vielfältigen Aufgaben, die die Deutsche Flagge übernimmt, gebündelt werden und wo möglich Dienstleistungen, die nicht zwingend in Bundeshand liegen müssen, an Dritte übertragen werden;
40. die Entlastungsoffensive für die deutsche Flagge umfassend zu evaluieren und anhand der Ergebnisse die notwendigen Anpassungen vorzunehmen;

Zur Verbesserung der maritimen Innovation, Forschung und Entwicklung fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,

41. die Innovationsförderung und Forschungsförderungen beizubehalten und bedarfsgerecht zu dotieren, das heißt auch Zulieferer zu berücksichtigen und die Innovationsförderung auf Prozessinnovationen der Zulieferindustrie auszuweiten;
42. durch Forschung und Entwicklung den maritimen High-Tech-Standort zügig auszubauen;
43. die Forschungseinrichtungen und die Wirtschaft durch Bürokratieabbau und Verwaltungsvereinfachung zu stärken;
44. Unternehmensausgliederungen aus universitären Einrichtungen besser zu unterstützen und Risikokapital zur Verfügung zu stellen;
45. die steuerliche Absetzbarkeit von Forschung und Entwicklung zügig einzuführen;
46. die Ko-Finanzierung durch das Schiffs-CIRR-Förderprogramm beizubehalten, aber unter Abschaffung der Verknüpfung der Innovationsförderung;
47. die ressortübergreifende Verknüpfung geeigneter FuE Förderinstrumente und Innovationsprogramme weiter auszubauen und eine stärkere ressortübergreifende Verzahnung der maritimen Förderinstrumente zu unterstützen;



48. die Maritime Agenda 2025 konsequent als living paper weiter zu verfolgen und als Instrument der deutschen Industriepolitik umzusetzen;
49. das Maritime Forschungsprogramm 2025 konsequent weiter zu verfolgen;
50. maritime Reallabore insbesondere für die digitalisierte, autonome und emissionsfreie Schiffstechnik und Schifffahrt zu planen und zu schaffen;
51. sicherzustellen, dass auch vorhandene Prüfanstalten, die Prüfverfahren und Testlabore der zukünftigen Entwicklungen am Markt, die für die Sicherheit des Produkts essentiell sind, bei der Förderung und zur notwendigen Anpassung der Testlabore berücksichtigt werden;
52. das EU-Rahmenprogramm für Forschung und Innovation „Horizont Europa“ zu unterstützen und sich auf EU-Ebene für eine auskömmliche Mittelausstattung einzusetzen;

Zur Verbesserung der maritimen Infrastruktur und der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,

53. die seewärtigen Zufahrtswege zu den Häfen bedarfsgerecht auszubauen und dauerhaft in einem guten Zustand zu halten;
54. insbesondere die Fahrrinnenvertiefung von Außenems, Weser und Elbe zügig umzusetzen;
55. die Projekte des Bundesverkehrswegeplans für die landseitigen Anbindungen deutscher See- und Binnenhäfen zügig umzusetzen;
56. den Erfolg des Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr II zu evaluieren und im Positivfall zu verlängern;
57. eine Beschleunigung und Entbürokratisierung von Planungs- und Genehmigungsverfahren auf den Weg zu bringen und Maßnahmengesetze für Infrastrukturprojekte von nationaler Bedeutung einzuführen;
58. sich für eine Überarbeitung der WRRL auf EU-Ebene einzusetzen und national so rechtssicher zu gestalten, dass Infrastrukturprojekte schneller umgesetzt werden können;
59. den Verwaltungsaufwand zum Einlaufen in die Häfen und beim Auslaufen weiter zu reduzieren (Single-Window);
60. die Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer bei Importwaren schnellstmöglich an die meisten europäischen Nachbarn anzupassen und somit bestehende Wettbewerbsnachteile zügig zu beseitigen;
61. einen Anreiz zur Nutzung von Landstrom während der Hafentiegezeit zu schaffen;
62. den Ausbau der digitalen Infrastruktur zügig in den Häfen voranzutreiben;
63. Digitalisierung zu nutzen, um Prozesse schon bei der Hafeneinfahrt zu vereinfachen (Cloudsysteme für eine effiziente Verkehrslenkung der Schiffe, Zoll, Hafentiegeplatz, Anmeldung, Warentransport (Erfassen/Löschen));
64. eine echte Digitalisierungsstrategie für Hochtechnologie neben IHATEC und dem Digitalen Testfeld Hafen zu erarbeiten und ergebnisoffen zu prüfen;
65. die Häfen für schnellere, automatisierte oder autonome Prozesse zu nutzen und das Testfeld Digitaler Hafen auch auf andere Häfen anzuwenden und IHATEC zu stärken;
66. den Aufbau einer bedarfsgerechten LNG-Infrastruktur entlang der Küste zu unterstützen;

Zur Verbesserung der Digitalisierung und der Logistik (der maritimen Wirtschaft) fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,

67. die digitale Infrastruktur weiter und schneller als bisher auszubauen;

68. 5G in allen Häfen und hafennahen Industriegebieten, einschließlich der hafennahen Forschungseinrichtungen, schnellstmöglich umzusetzen;
69. die Maritime Forschungsstrategie 2025 zügig umsetzen und zu evaluieren;
70. die IT-Sicherheit in allen maritimen Bereichen schnellstmöglich zu stärken, insbesondere den Schutz vor Jamming und Spoofing auf See;
71. die Gründerkultur und universitäre Ausgründungen von Unternehmen im maritimen Bereich zu fördern;
72. die Voraussetzung für Industrie 4.0 zu schaffen;
73. internationale Standards im Umgang mit Big Data und selbstlernenden Systemen zu etablieren und die Forschung zur Maritimen Cloud zu stärken;

Zur Verbesserung der Binnenschifffahrt und der deutschen Binnenwasserstraßen fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,

74. die Infrastrukturmaßnahmen im „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP 2030 zu priorisieren und schnellstmöglich umzusetzen;
75. die flächendeckende Erschließung der deutschen See- und Binnenhäfen sowie der Seeschifffahrtsstraßen und Binnenwasserstraßen, in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Bundesländern, mit der 4G-Mobilfunktechnik bis Ende 2021 und der 5G-Mobilfunktechnik bis 2025 zu gewährleisten;
76. das Investitionsniveau in das Anlagevermögen der Bundeswasserstraßen bedarfsgerecht zu gestalten und die Investitionsquote von derzeit 1,6 Prozent ggf. an den sog. Investitionshochlauf anzupassen;
77. zentrale Infrastrukturprojekte wie z. B. die Abladeoptimierung Mittelrhein mithilfe von Maßnahmengesetzen umzusetzen;
78. die Planung und den Bau durchweg bei wenig komplexen Infrastrukturprojekten auszuschreiben und an private Unternehmen zu vergeben;
79. die WSV einer echten Aufgabenkritik zu unterziehen und im Sinne einer Gewährleistungsverwaltung weiterzuentwickeln;
80. die Attraktivität der WSV als Arbeitgeber weiterzuentwickeln und verstärkt um Universitätsabsolventen zu werben;
81. Testgebiete für autonome Binnenschifffahrt schnellstmöglich zu genehmigen und den Austausch derer untereinander zu fördern und zu fördern;
82. um Förderlücken zu vermeiden, zügig eine Neufassung der Förderrichtlinie des „Förderprogramms zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen“ vorzustellen, die den Anforderungen der NRMM-Verordnung Rechnung trägt;

Zur Verbesserung der Energiegewinnung durch Offshore-Wind fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,

83. die schnelle Realisierung des Offshore-Testfelds in der Ostsee zu gewährleisten;
84. zügig eine schnelle Netzanbindung des Offshore-Testfeldes zu gewährleisten und einen gleichberechtigten Zugang zum Testfeld zu ermöglichen;
85. die nötige Infrastruktur zum Transport des gewonnenen Stroms durch Stromleitungen ins Binnenland zu schaffen;
86. geeignete Speichermöglichkeiten zu fördern;
87. die Offshore-Windindustrie noch mehr mit geeigneten Industrieansiedlungen, z. B. zur Herstellung von synthetischen Kraftstoffen, durch die Ausweisung geeigneter Industrieflächen zu verknüpfen;

Zur Verbesserung der maritimen Rohstoffgewinnung und des Tiefseebergbaus fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,

88. die Voraussetzungen für die Forschungseinrichtungen weiter zu verbessern;

89. eine Verknüpfung geeigneter FuE-Förderinstrumente und Innovationsprogramme auszubauen;
90. noch in diesem Jahr einen klaren Zeitplan zu formulieren, wann ein gemeinsamer Pilot-Mining-Test mit der Industrie durchgeführt werden kann;
91. die Chancen zu nutzen, die notwendigen Tiefsee-Technologien als Basis des zukünftigen PMT und des anschließenden Abbaus zu entwickeln;
92. Start-ups und Forschungseinrichtungen in diesem Bereich von Bürokratie zu entlasten;
93. die Bereiche Robotik, intelligente Sensoren und künstliche Intelligenz auszubauen und mit dem Nationalen Masterplan Maritime Technologien (NMMT2.0) weiter konsequent umzusetzen;
94. einen PMT nach höchsten Umweltstandards und auf höchstem Technologieniveau durchzuführen;

Zur Verbesserung des maritimen Umweltschutzes und der Meeresforschung fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,

95. konsequent Sicherheits- und Umweltstandards zu überprüfen und bei Verstößen in der Schifffahrt zu ahnden;
96. eindeutige und verlässliche politische Rahmenbedingungen zu setzen und mit der Industrie abgestimmte, anspruchsvolle europäische Positionen in Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz, die auf IMO-Ebene vertreten werden, zu erarbeiten;
97. neue Umweltbestimmungen international einheitlich zu erarbeiten und auf nationale und regionale Sonderregelungen zu verzichten;
98. darauf hinzuwirken, dass eine international harmonisierte CO<sub>2</sub>-Bepreisung implementiert wird, und gegebenenfalls auf eine brancheninterne Lösung auf dem Weg zu einem globalen Emissionshandelssystem hinzuwirken;
99. alternative Antriebe technologieoffen zu fördern;
100. gezielt nachhaltige Power-to-X-Strategien zu fördern;
101. auf internationaler Ebene darauf hinzuwirken, großflächige Schutzzonen auf unseren Meeren, wie zum Beispiel im Weddellmeer, zuzulassen und zu kontrollieren;
102. sich für die weitere Erforschung der blauen Biotechnologie einzusetzen, um beispielsweise die Artenvielfalt unserer Meere zu bewahren, neue Arzneimittel in der pharmazeutischen Industrie oder industriell verwertbare Enzyme in der chemischen Industrie zu entdecken sowie weit über die maritime Wirtschaft hinaus wirksam werden können durch eine intensive maritime Grundlagenforschung oder auch im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit;
103. international darauf hinzuwirken, dass alle Konsumgüterproduzenten, die Plastik in ihren Produkten oder der Verpackung ihrer Produkte verarbeiten, in die Pflicht genommen werden, um den Eintrag von Kunststoffen in die Ozeane maßgeblich zu reduzieren;

Zur Verbesserung der Sicherheit des Schiffsverkehrs und des Küstenschutzes fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,

104. sich dafür einzusetzen, dass in engen oder gefährlichen Schiffspassagen in deutschen Gewässern feste Seerouten für Schiffe mit gefährlicher Ladung ausgewiesen und die Einführung einer Lotsenpflicht geprüft werden und dabei auch zu prüfen, ob die Möglichkeit besteht, digitale landgestützte Systeme für die Leitung einzusetzen;

105. alle notwendigen Maßnahmen zu treffen, um eine nationale Küstenwache als oberste Bundesbehörde einzurichten, in der alle maritimen Kompetenzen gebündelt werden und die im Küstenmeer und in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) eine Kontrollpräsenz auf See und in der Luft auch im Routinebetrieb sicherstellt;
  106. im Zuge der Ratspräsidentschaft Deutschlands 2020 Pläne für eine europäische Küstenwache anzustoßen;
  107. so lange, bis eine nationale Küstenwache eingesetzt ist, Transparenz in die Einsatzpläne des Havariekommandos für die Nofallversorgung zu bringen;
  108. die Bergung von Gefahrgut-Containern auf Schiffen durch eine geeignete Notfallortung zu erleichtern;
  109. zu prüfen, inwieweit zusätzlich internationale Maßnahmen zum Schutz der internationalen Seeschifffahrt notwendig sind;
  110. andere Länder, vor allem auf vielbefahrenen Schiffsrouten, mit technischem Know-how und Beratung dabei zu unterstützen, gegen Piraterie vorzugehen, und für die Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu sorgen;
  111. in einem Zusammenschluss von Bund und Bundesländern die Beseitigung der Altlasten in den Meeren, zum Beispiel Munition aus den Weltkriegen, so schnell wie möglich und so sicher wie möglich zu realisieren;
  112. ein umfassendes Konzept für die Bergung und Delaboration (Entschärfung/Rückbau) der Altlasten in Auftrag zu geben;
- Zur Verbesserung des maritimen Tourismus und der Kreuzschifffahrt fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,
113. das Kreuzfahrtsegment politisch zu flankieren, um es als Null-Emission-Sektor auszubauen;
  114. neue Formen des Kreuzfahrttourismus zu begleiten und Regeln zu setzen (z. B. Explorer Class);
  115. rund um die Kreuzfahrtdestinationen ein attraktives Umfeld zu schaffen und zum Beispiel Ladenöffnungszeiten anzupassen;
  116. die Küsteninfrastruktur auf Straße, Schiene und Wasser an geeigneter Stelle auszubauen, um saisonale Engpässe zu mildern;
  117. Schleusen und Wehre zu sanieren, wo nötig;
  118. touristische Konzepte als Motoren für ländliche Räume näher in den Fokus zu rücken.

Berlin, den 14. Mai 2019

**Christian Lindner und Fraktion**