

Antrag

der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Klarer Kurs für die Zukunft der maritimen Wirtschaft

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die maritime Wirtschaft ist eine zentrale Schlüsselbranche der Exportnation Deutschland. Etwa 90 Prozent des internationalen Warenhandels erfolgt über den Seeweg. Eine erfolgreiche und wettbewerbsfähige maritime Wirtschaft ist damit einer der Grundpfeiler für den wirtschaftlichen Erfolg unseres Landes. Der internationale Wettbewerb gestaltet sich jedoch immer asymmetrischer. Um weiter konkurrenzfähig zu bleiben und die Marktstellung zu halten, müssen die Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb geschaffen werden. Hier muss sich Deutschland innerhalb der Europäischen Union klar positionieren. Nur gemeinsam mit der Europäischen Union und konkreten Maßnahmen gegen die Wettbewerbsverzerrung auf internationaler Ebene kann es gelingen, die maritime Wirtschaft zu schützen und auf die zukünftigen wirtschaftlichen, klima- und umweltpolitischen Herausforderungen auszurichten. Gleichzeitig sind die Auswirkungen der Corona-Pandemie auch für den maritimen Sektor erheblich. Jetzt gilt es, ein klares Bekenntnis zum Erhalt der maritimen Wirtschaft in Deutschland zu geben und die Zukunft der maritimen Wirtschaft, der Standorte und der Beschäftigten zu gestalten. Hierbei darf nicht nur an die Werften gedacht werden, sondern auch an die Reeder, Schiffsmakler und Zulieferer, die deutschlandweit tätig sind. In dieser schwierigen Zeit sollte die öffentliche Hand, soweit möglich und sinnvoll, als Stabilitätsanker einspringen. Beispielsweise durch das Beschleunigen und Vorziehen öffentlicher Aufträge.

Neben den Auswirkungen der Pandemie steht die maritime Wirtschaft vor einem umfassenden Transformationsprozess, der sich aus der Digitalisierung und der Begrenzung des Klimawandels und der Umsetzung des Paris-Abkommens ergibt. Trotz aller Herausforderungen bedeuten diese Transformationsprozesse eine große Chance für die maritime Branche und die deutschen Standorte. Bei den Programmen zur Förderung der maritimen Wirtschaft muss deshalb die Maxime gelten, das Notwendige mit dem Nützlichen zu verbinden und sie nach den wirtschaftlichen Zielen und den Zielen für die nachhaltige Entwicklung der Agenda 2030 (Sustainable Development Goals, SDGs) auszurichten. Auch die Binnenschifffahrt und die Wasserstraßen können hier einen großen Beitrag leisten.

Der Klimaschutz muss als Treiber für Innovationen konsequent genutzt werden, beispielsweise durch die klima- und umweltfreundliche Erneuerung der öffentlichen Flotte, die Bereitstellung der Infrastruktur für nachhaltige Antriebstechnologien und Anreize für die Produktion von alternativen Kraftstoffen. Durch das Setzen der richtigen Rahmenbedingungen und Anreize kann es weiter gelingen, den Technologie- und Forschungsstandort Deutschland nachhaltig auszurichten und erfolgreich für den internationalen Wettbewerb zu positionieren. Hier muss Deutschland auch auf internationale Zusammenarbeit setzen, um den Energiebedarf auch in Zukunft decken zu können. Die Digitalisierung als ein entscheidender Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands muss weiter vorangetrieben werden, sowohl im Bereich der Automatisierung von Prozessen als auch im Ausbau der Infrastruktur. Die autonome Schifffahrt muss unter Einbeziehung der Sozialpartner weiter erforscht und in die Praxis umgesetzt werden. Die Netzinfrastruktur auf dem Wasser muss auf den neusten Stand gebracht werden.

Für eine erfolgreiche Zukunft der maritimen Wirtschaft in Deutschland ist es wichtig, dass jeder Bereich von Schiffbau, Finanzierung über Schifffahrt bis hin zu den Häfen wettbewerbsfähig und zukunftsfähig gestaltet wird. Die deutsche Handelsflotte muss auch weiterhin gestärkt werden, genauso wie die deutschen Häfen. Dabei brauchen auch die zahlreichen Beschäftigten in der maritimen Wirtschaft eine Zukunftsperspektive. Die qualifizierten Fachkräfte und die Sozialpartnerschaft bilden die Grundlage für den Erfolg der maritimen Wirtschaft. Das politische Ziel ist es, diese Arbeitsplätze am Wirtschaftsstandort Deutschland langfristig zu halten. Dafür braucht es neue Perspektiven für die maritime Ausbildung. Gemeinsam mit den Sozialpartnern müssen zukunftsfähige Ausbildungskonzepte entwickelt werden.

Auch das Leben auf und unter Wasser spielt eine bedeutende Rolle für die maritime Wirtschaft. Das Meer ist zu schützender Naturraum und gleichzeitig Quelle für Rohstoffe, Nahrung und Energie. Nur ein sauberes Ökosystem Meer kann dem Menschen von Nutzen sein. Daher ist es wichtig, den Schutz und die Nutzung der Meere als gleichberechtigte Verpflichtung zu verstehen und dabei Konflikte und Raumkonkurrenzen entschlossen anzugehen und aufzulösen. Der Fortschreibung der marinen Raumordnung und der Kohärenz mit den Zielen und dem Ökosystemansatz der EU-Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie kommt dabei eine entscheidende Rolle zu. Deutschland hat z. B. im Bereich Fischfang eine Verantwortung gegenüber der Welt, dass dieser nachhaltig und unter menschenrechtskonformen Arbeitsbedingungen stattfindet. Deutschland muss durch seine internationale Zusammenarbeit mit anderen Staaten für einen nachhaltigen Fischfang eintreten und eine ökosystemverträgliche Kleinfischerei als Teil der lokalen Wertschöpfung in den ärmeren Regionen der Welt unterstützen. Auch bei erneuerbaren Energien im Offshore-Bereich kann Deutschland durch die Kooperation mit seinen Nachbarstaaten viel erreichen.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt

- die Fortsetzung der Reihe der Nationalen Maritimen Konferenzen (NMK) unter Berücksichtigung der Binnen- sowie Küstenländer sowie die Vorlage des Sachstandsberichts zur maritimen Wirtschaft durch die Bundesregierung;
- dass die 12. NMK in Rostock stattfindet und dass die Bedeutung der maritimen Wirtschaft und Logistik für ganz Deutschland stärker in den Fokus genommen wird;
- die Stärkung der maritimen Wirtschaft durch die Bereitstellung zusätzlicher Mittel i. H. v. 1 Mrd. Euro aus dem Konjunkturpaket sowie die Unterstützung der Branche im Rahmen des Wirtschaftsstabilisierungsfonds und der KfW-Sonderprogramme;

- dass die Bundesregierung, die in der Maritimen Agenda 2025 verankerten Aufgaben weitgehend umgesetzt hat und die Fortschreibung der Maritimen Agenda 2025 in der 20. Legislaturperiode mit der Perspektive 2030 in den Blick nimmt;
- die Durchführung der Studie „Maritime Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland“. Mit ihr wird die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der maritimen Wirtschaft für Deutschland unterstrichen, die sich auch entlang der Wertschöpfungsketten über Investitionen, Nachfrage nach Vorleistungen und Konsum entfaltet;
- den Auf- und Ausbau des Deutschen Maritimen Zentrums zu einem Thinktank für die Branche;
- den Investitionshochlauf bei der Infrastruktur der Häfen;
- die Einführung des Fristenmodells bei der Einfuhrumsatzsteuer zur Entlastung während der Corona-Pandemie;
- die Verlängerung des Förderprogramms Innovative Hafentechnologien (IHA-TEC);
- die Schaffung des Förderprogramms Digitale Testfelder in Häfen („Digitest“);
- die Reduzierung der EEG-Umlage auf Landstrom;
- dass Bundesfinanzhilfen für die Bundesländer zur Verfügung gestellt werden, um den Aufbau von Landstrominfrastruktur für Schiffe während der Liegezeit im Hafen zu fördern. Dadurch können langfristig Emissionen von Treibhausgasen und Luftverschmutzung in Häfen reduziert werden;
- dass die Bundesregierung sich auch auf EU-Ebene für Landstrombezug in Häfen einsetzt;
- die Gesetze zur Planungsbeschleunigung und Aufstockung von Planungskapazitäten;
- die Schaffung und den Ausbau von neuen bzw. bestehenden Förderprogrammen im maritimen Bereich: Ausweitung der Binnenschiffsförderung, Schaffung der Küstenschiffsförderung, Ausbau der Innovations- und F&E-Förderung;
- dass das F&E-Förderprogramm „Maritime Technologien“ neu ausgerichtet wurde und dadurch Initiativen zu „smarten Technologien“ und „Green Shipping“ noch stärker adressiert werden können;
- dass beim Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ durch den Wegfall der Verknüpfung mit CIRR-Schiffsfinanzierungen zum 1. Januar 2020 nun grundsätzlich alle Bundesländer finanziell beteiligt sind;
- dass der Nationale Masterplan Maritime Technologien (NMMT) als strategisches Instrument neu aufgestellt wurde, um F&E-Aktivitäten der Bundesregierung enger miteinander zu verzahnen und einen möglichst hohen Wirkungsgrad der verfügbaren Fördermittel zu erzielen;
- dass die Bundesregierung die im Rahmen des Konjunkturpakets angestoßenen beschleunigten Beschaffungsvorhaben zur Erneuerung der Schiffsflotte des Bundes zügig umgesetzt hat;
- die besondere Unterstützung der deutschen Werften und ihrer Zulieferer in der Corona-Krise durch das Tilgungsstundungsprogramm bei den Exportkreditgarantien (Hermesdeckungen); die so geschonte Liquidität bei den ausländischen Reedereien schützt damit die Orderbücher der deutschen Werften;
- dass die Arbeitsgruppe zum Thema Beschaffung von Behördenschiffen weiter fortgesetzt wurde mit dem Ziel, qualitative, innovative, soziale, klima- und umweltbezogene Aspekte bei der Beschaffung durch den Bund zu stärken und den Beschaffungsprozess effizienter zu gestalten;

- die Einstufung von Überwasser-Marineschiffbau als Schlüsseltechnologie;
- den Ausbau der Offshore-Windanlagen in der ausschließlichen Wirtschaftszone;
- die Nationale Wasserstoffstrategie der Bundesregierung und die damit verbundenen Fördermöglichkeiten (u. a. die Wasserstoff-Leitprojekte) als ersten wichtigen Schritt;
- die Erkenntnis der Europäischen Kommission in ihrem Weißbuch, dass Europa China in der Vergangenheit einseitige Wettbewerbsvorteile, insbesondere auch im maritimen Bereich, verschafft hat;
- die nachhaltige Umsetzung der forschungspolitischen Ziele, insbesondere die Sicherstellung der internationalen Verpflichtungen Deutschlands, z. B. aus dem Antarktisvertrag;
- die fristgerecht erfolgte Evaluierung des Gesamtpakets zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeschifffahrt im Jahr 2020 und den Beschluss der Bundesregierung, die Maßnahmen unter bestimmten Bedingungen längerfristig fortzusetzen;
- die schnelle und effiziente Umstellung der Projekte des Markterschließungsprogramms auf Digitalformate aufgrund der pandemiebedingten Reisebeschränkungen;
- die Erarbeitung der Richtlinie über Zuwendungen für den Bau von Betankungsschiffen für LNG und nachhaltige erneuerbare Kraftstoffalternativen in der Schifffahrt durch die Bundesregierung, die hilft, die negativen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die maritime Wirtschaft abzufedern und einen Beitrag zur Senkung von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen in der Schifffahrt leistet;
- die kontinuierliche und erfolgreiche Arbeit der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland zur Sicherung des maritimen Know-hows in Deutschland und den damit verbundenen Beitrag der deutschen Reedereien zur Sicherung der nautisch-technischen Ausbildung;
- dass Deutschland als einer der ersten Staaten der Welt Seeleute als systemrelevant anerkannt hat und durch eine weitgehende Berücksichtigung dieses Sonderstatus der Seeleute bei Einreisemöglichkeiten auch die Durchführung von Crewwechseln in Deutschland während der Pandemie in einem notwendigen Umfang möglich blieb;
- dass der Masterplan Binnenschifffahrt im Mai 2019 vorgelegt worden ist und nahezu alle Maßnahmen des Bundes bereits umgesetzt worden sind bzw. sich in der Umsetzung befinden;
- die Erhöhung der Stellen in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Auf diese Weise wurde eine Trendumkehr herbeigeführt;
- die bisherige Etatisierung für den Ausbau und die Instandsetzung der Wasserstraßen;
- die Fortführung der Richtlinie zur Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt;
- dass die Bundesregierung sich aktiv für die Verankerung der maritimen Initiative „Zero Emission Waterborne Transport“ im EU-Forschungsrahmenprogramm Horizont Europa eingesetzt hat, in deren Rahmen die Industrie die Möglichkeit erhält, bis 2030 emissionsfreie Lösungsansätze für alle Hauptschiffstypen und Dienstleistungen zu demonstrieren und bereitzustellen;
- dass die Bundesregierung sich in den europäischen und internationalen Gremien weiter aktiv für faire internationale Wettbewerbsbedingungen und die Schaffung eines internationalen level playing fields einsetzt;

- dass die Industrien um die maritime Wirtschaft als Schlüsselbranche in der „Nationalen Industriestrategie 2030“ berücksichtigt worden sind;
- dass die Bundesregierung den Austausch der maritimen Industrie mit dem politischen Raum unterstützt, u. a. im Rahmen der Dialogformate Leadership und Leadersystems;
- die Erweiterung des Schiffs-CIRR-Programms, das gemeinsam mit den Exportkreditgarantien des Bundes einen zentralen Beitrag zur Gewinnung von neuen Aufträgen und damit der Wertschöpfung an den deutschen Werftenstandorten und der Zulieferindustrie leistet.

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;
2. an der bewährten Funktion eines Koordinators der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft festzuhalten;
3. sich in Europa für eine Innovationsoffensive einzusetzen, die sicherstellt, dass sich Europa zu einem Vorreiter für die Dekarbonisierung der Schifffahrt entwickelt und dabei den strategischen Rahmen des European Green Deals nutzt;
4. sich weiterhin engagiert auf internationaler Ebene für möglichst gleiche Wettbewerbsbedingungen in allen Disziplinen der maritimen Wirtschaft einzusetzen, um Nachteile für den maritimen Standort mit Blick auf Drittstaaten zu vermeiden und seine Wettbewerbsfähigkeit im neuen Wettbewerb der Systeme sicherzustellen;
5. sich weiterhin für einen Europäischen Maritimen Koordinator auf Ebene der EU einzusetzen;
6. aufgrund der hohen Nachfrage an maritimer Forschungsförderung das Forschungsprogramm zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Branche und im Interesse der Förderung einer nachhaltigen, emissionsfreien Schifffahrt aufzustocken;
7. den als systemrelevant anerkannten Seeleuten mit hoher Priorität ein Impfangebot durch mobile Teams während der Hafenanläufe zu machen;

Umwelt und Nachhaltigkeit

8. 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;
9. das ressortübergreifende Forschungsprogramm der Bundesregierung „MARE:N“ auch in Zukunft konsequent weiterzuentwickeln;
10. auf europäischer Ebene darauf hinzuwirken, dass die Festlegungen von Schifffahrtsrouten unter dem Gesichtspunkt des Meeresschutzes sowie nach Gefährdungspotenzial erfolgen und dem Küsten- und Bevölkerungsschutz dabei eine besondere Bedeutung zukommt;

Häfen und Logistik

11. ein kohärentes und zukunftsfähiges nationales Hafenkonzept zu entwickeln und die Kooperation der Hafenstandorte zu stärken;
12. den Schienengüterverkehr als Wettbewerbsvorteil deutscher Seehäfen zu stärken, zu dekarbonisieren und bei den Planungen eines „Deutschlandtaktes“ für den Personenverkehr miteinzubeziehen;
13. Breitbandanbindungen voranzutreiben;

14. bei der Erhebung der Transportwegkosten (Lots- und Kanalkosten, Trassenpreise, LKW-Maut) die internationale Wettbewerbsfähigkeit zu gestalten;
15. vorhandene Planungskapazitäten für Verkehrsinfrastruktur weiter zu erhöhen;
16. Planungs- und Genehmigungsverfahren unter Beibehaltung des bestehenden Umwelt- und Naturschutzes qualitativ zu stärken und zu beschleunigen, damit baureife Projekte umgesetzt werden können;
17. den Bundesverkehrswegeplan 2030 zügig umzusetzen und das Nationale Hafenkonzzept konsequent fortzuschreiben sowie gemeinsam mit den Bundesländern und den Interessenvertretungen eine Hafenstrategie zu entwickeln, die den Herausforderungen der Branche Rechnung trägt;
18. die deutsche Anwendungspraxis der europäischen Wasserrahmenrichtlinie dahingehend zu überprüfen, dass Verfahren zügiger und rechtssicher durchgeführt werden können;
19. eine Fortführung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie über 2027 hinaus in den bekannten Bewirtschaftungszyklen sicherzustellen, um Planungssicherheit zu gewährleisten;
20. zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer gemeinsam mit den Bundesländern das Verrechnungsmodell einzuführen;
21. die mögliche Verlängerung der EU-Gruppenfreistellung für Konsortien in der Linienschiffahrt im Jahr 2024 kritisch zu überprüfen;
22. bei der EU-Kommission einzufordern, dass für den Anwendungsbereich der Tonnagesteuer europaweit einheitliche Regeln gelten und diese insbesondere auf Wettbewerbsverzerrungen zu prüfen;
23. eine Überarbeitung der EU-Energiesteuerrichtlinie im Einklang mit ökonomischen, ökologischen und sozialen Belangen einzufordern;
24. Beteiligungen an und in Häfen aus Drittstaaten auf ihren Einklang mit europäischem Beihilferecht zu prüfen;
25. Investitionen in Terminals und Verteilinfrastruktur für LNG-Versorgung zu fördern;
26. Forschung und Entwicklung von nachhaltigen Wasserstoff- und PtX-Technologien auch in Seehäfen anzusiedeln und die Häfen für den Handel mit und die Nutzung sowie den Transport von Wasserstoff- und PtX-Kraftstoffen auszustatten;
27. die notwendigen Voraussetzungen zu prüfen, um die Häfen für die nachhaltigen Wasserstoff- und PtX-Technologien fit zu machen. So können Abhängigkeiten verhindert werden und die maritimen Unternehmen in Deutschland werden gesichert;
28. die maritime Komponente der Nationalen Wasserstoffstrategie zu stärken;
29. ein einheitliches Regelwerk für die Nutzung alternativer Kraftstoffe im Hafenbereich zu erarbeiten;
30. durch Forschungs- und Entwicklungsprojekte die Offshore-Erzeugung von grünem Wasserstoff vorzubereiten und eine Erprobung im Küstenraum zu ermöglichen;
31. die Umwidmung von Flächen und Anlagen, die aktuell für den Umschlag von Kohle genutzt werden, zu erleichtern;
32. die Nutzung von Landstrom sowie den Aufbau der zugehörigen Infrastruktur in den Häfen rentabel zu gestalten. Dabei soll Technologieoffenheit angestrebt werden, um Emissionen zu senken und die Luft in den Häfen nachhaltig zu verbessern und damit sauberer zu machen;

33. die nachhaltige Umstellung der eingesetzten Umschlagfahrzeuge auf Elektro-, Hybrid- sowie Wasserstoffantrieb zu fördern;
34. das Förderprogramm „Digitale Testfelder in Häfen“ fortzuführen und weiter auszubauen;
35. das Förderprogramm IHATEC II mit den entsprechenden Finanzmitteln auszustatten;
36. Bildungs- und Ausbildungssysteme und -einrichtungen zu stärken (insbesondere das ma-co maritimes kompetenzzentrum);
37. Ausbildung und Qualifizierung von Arbeitskräften zu fördern;
38. sich dafür einzusetzen, dass die hohen Sicherheits- und Qualitätsstandards in den deutschen Häfen wie bisher und ohne Abstriche gesichert werden;
39. für den langfristigen Erhalt der Schleppschifffahrt eine Verpflichtung der deutschen Flagge im ersten Register für die Schleppschifffahrt in deutschen Häfen und im deutschen Seeverkehrsgebiet sowie verbindliche Arbeits- und Sozialstandards zu prüfen;
40. die Kapazitäten der Hochseeschleppschifffahrt zur Havarievorsorge und -reaktion in der deutschen Nord- und Ostsee kritisch zu überprüfen;
41. die erforderliche Infrastruktur für nachhaltige und alternative Antriebstechnologien sowie nachhaltig hergestellte klimaneutrale Treibstoffe im Schiffsverkehr aufzubauen;
42. den Neubau moderner Umschlaganlagen im Massengut- und Stückgutbereich in den Binnenhäfen analog zum Kombinierten Verkehr zu fördern, um Wartezeiten zu verringern und den Transport binnenschiffaffiner Güter möglichst vollständig mit dem Binnenschiff abzuwickeln;

Schiffbauindustrie

43. sich für ein europäisches Flottenmodernisierungsprogramm einzusetzen, das durch die europäische Schiffbauindustrie umgesetzt wird;
44. durch geeignete Mittel die europäische Binnennachfrage nach modernen klima- und umweltfreundlichen Binnen- und Küstenschiffen zu steigern und dies als Grundlage für eine maritime Wachstumsagenda zu nutzen;
45. in der EU eine deutliche Antwort Europas auf die staatlichen asiatischen Wettbewerbsverzerrungen einzufordern;
46. einen strukturierten Dialog zwischen Verwaltung und Wirtschaft aufzubauen, um sich beim Themenfeld Öffentliche Ausschreibungen austauschen zu können;
47. europäische Rüstungsexportregeln anzustreben, ohne die deutschen Anforderungen in Frage zu stellen;
48. sich für Wertschöpfungsklauseln oder Klauseln zur Produktion in der EU bei Förderprogrammen von Neubauten stark zu machen;
49. nach erfolgreicher Zulassung des Binnenschiffsförderprogramms von der EU das Küstenschiffsprogramm nach dem Vorbild des Binnenschiffsprogramms inhaltlich anzupassen;
50. ein Flottenerneuerungsprogramm in den nächsten Jahren einzusetzen. Die Flottenmodernisierung alleine wird nicht ausreichen, um die Klimaziele zu erreichen;
51. neben dem Marine-Unterwasserschiffbau die Einstufung des Marine-Überwasserschiffbaus als Schlüsseltechnologie beizubehalten, mittelstandsgerechte Instandsetzungsausschreibungen bei der Marine durchzuführen und die Marineinstandsetzung in die Schlüsseltechnologie Marine-Überwasserschiffbau konsequent einzubeziehen;

52. die Instrumente zur Vergabebeschleunigung sowie einer Vergabe im Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb, wie im Gesetz zur beschleunigten Beschaffung im Bereich der Verteidigung und Sicherheit und zur Optimierung der Vergabestatistik beschrieben, zu nutzen und auch für zeitkritische Beschaffungen wie den Forschungsschiffbau zu öffnen;
53. die Industrie in die Planungs-, Definitions- und Designphase von Beschaffungsprojekten der Marine zur Erhöhung von Kosteneffizienz und Vergabebeschleunigung frühzeitig einzubeziehen;
54. ausgewogene und verhältnismäßige Vertragsbedingungen und Verständnis für die Bedeutung auf Nachhaltigkeit angelegter partnerschaftlicher Beziehungen zur deutschen Marineschiffbauindustrie als Garant national verlässlicher Sicherheitsausstattung mit komplexen Systemen sicherzustellen;
55. Rahmenverträge in Anknüpfung an die Vergabe hoch komplexer Plattformentwicklungen an die Hersteller zur verlässlichen und kompetenten Absicherung jederzeitiger Einsatzfähigkeit in der Nutzungsphase abzuschließen;
56. die Förderprogramme für die maritime Wirtschaft mindestens auf dem aktuellen Niveau fortzuführen und durch transparente Nachhaltigkeitskriterien zu flankieren;
57. die Forschungs- und Innovationsförderung im Etatansatz des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie auch bei Green-Shipping-Technologien durch Erhöhung der werftspezifischen Haushaltstitel verlässlich und dauerhaft zu intensivieren;
58. bei der Fortführung und weiteren Ausgestaltung neuer Förderinstrumente für Green-Shipping-Technologien (z. B. Müllvermeidung auf See, UW-Schallreduzierung und Treibstoffbedarfssenkung) und Klimaschutzmaßnahmen, wie z. B. alternative Antriebstechnologien, prioritär in den Fokus zu nehmen und technologieoffen zu fördern;
59. den verstärkten Brennstoffzelleneinsatz zu fördern und den Markt zu aktivieren;
60. darauf hinzuwirken, dass die Rahmenbedingungen für Schiffsfinanzierungen, einschließlich der vorgelagerten Bauzeitfinanzierung, in Deutschland verbessert werden;
61. den Behörden- und Forschungsschiffbau als Innovationsträger und Schlüsseltechnologie einzustufen und damit alle für den Marineschiffbau gültigen Bestimmungen darauf anzuwenden;
62. die Beschaffung von Behörden- und Forschungsschiffen sowie Marinefahrzeugen zu beschleunigen. Bei Planungsengpässen soll auch auf externe Hilfe zurückgegriffen werden;
63. bei der Beschaffung von Behörden- und Forschungsschiffen qualitative, innovative, soziale und umweltbezogene Aspekte, so wie bereits gesetzlich vorgesehen, stärker einzubeziehen und dafür Handlungshilfen und Best-Practice-Beispiele zur Verfügung zu stellen;
64. zu prüfen, inwieweit ein Umweltzeichen „Blauer Engel für umweltschonendes Schiffsdesign“ bereits bei der Konstruktion eingeführt und verwendet werden kann;
65. bei öffentlichen Beschaffungsvorhaben industriepolitische Ziele und Nachhaltigkeitsziele im Einklang mit den geltenden gesetzlichen Bestimmungen stärker zu berücksichtigen;
66. Anreize für die dringend erforderliche nachhaltige Modernisierung und Dekarbonisierung der Binnenschiffe zu setzen und eine entsprechende Förderung zu prüfen;

67. die Rahmenbedingungen für ein nachhaltiges Schiffsrecycling in Deutschland schaffen, um so auch dem vielerorts praktizierten Beaching entgegenzuwirken;
68. sich auf internationaler Ebene dafür einsetzen, dass das von Deutschland ratifizierte Hongkong-Übereinkommen weltweit in Kraft tritt, um die Arbeitsbedingungen und den Umweltschutz beim Abwracken von Schiffen zu verbessern und das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen zu ermöglichen;

Binnenschifffahrt und Wasserstraßen

69. die Befahrensabgabe des Nord-Ostsee-Kanals in Zukunft nach Umwelt- und Klimagesichtspunkten zum Erhalt der Meeresökologie variabel zu gestalten;
70. für die zügige Umsetzung aller noch verbliebenen Maßnahmen aus dem Masterplan Binnenschifffahrt zu sorgen;
71. den Ausbau von Landstromanlagen in Binnenhäfen zu fördern und zu prüfen, ob die EEG-Umlage für den Landstrom für Binnenschiffe reduziert werden kann;
72. die Richtlinie zur Förderung der Aus- und Weiterbildung in der deutschen Binnenschifffahrt weiterzuführen und zu entwickeln;
73. die Digitalisierung in der Binnenschifffahrt voranzutreiben, um im Wettbewerb bestehen zu können und stärker in die digitale Logistikkette eingebunden zu werden;
74. die noch bestehenden Lücken in der 4G-Mobilfunkabdeckung entlang der gewerblich befahrenen Wasserstraßen schnellstmöglich zu schließen und dafür zu sorgen, dass die Versorgungsaufgaben für die 5G-Mobilfunkabdeckung entlang der gewerblich befahrenen Wasserstraßen fristgerecht erfüllt werden;
75. zu prüfen, ob ein finanzieller Anreiz für regelmäßig verkehrende Containertransporte mit dem Binnenschiff geeignet ist, um die weiter steigenden Containertransporte auf der Straße verstärkt auf das Binnenschiff zu verlagern. Hierbei könnte vor allem auch die Verlagerung von Großraum-Schwertguttransport von Interesse sein;
76. nachhaltige und alternative Antriebstechnologien in der Binnenschifffahrt weiterhin zu fördern;
77. für die Modernisierung der Wasserstraßen in den nächsten Jahren genügend Finanzmittel bereitzustellen;

Schifffahrt

78. bei der Implementierung des Green Deal in Europa ein besonderes Augenmerk darauf zu legen, dass europäische Unternehmen in der internationalen Seeschifffahrt wettbewerbsfähig bleiben;
79. die erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung der beschlossenen Verlängerung des Gesamtpakets zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeschifffahrt rechtzeitig sicherzustellen und ihre Wirksamkeit kontinuierlich zu überprüfen;
80. die notwendigen Schlüsse aus der im Auftrag der Bundesregierung vorgenommenen Evaluierung der Maßnahmen zur Sicherung und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrtsstandorts Deutschland zu ziehen, insbesondere hinsichtlich der empfohlenen Anpassung der steuerlichen Rahmenbedingungen an die Bedingungen des internationalen Wettbewerbs sowie einer weiteren Verbesserung der Dienstleistungsqualität der deutschen Flaggenstaatsverwaltung durch eine verstärkte Digitalisierung;
81. die Bemühungen zur Entwicklung eines modernen Seeschifffahrtsrechts zu intensivieren und zu einem erfolgreichen Abschluss zu bringen;

82. die Rahmenbedingungen für die deutsche Seeschifffahrt stetig weiterzuentwickeln und sich für einen starken maritimen Standort einzusetzen mit dem Ziel, die Beschäftigung sowie das technologische Know-how in Deutschland zu sichern, und sich hierzu an erfolgreichen Beispielen anderer europäischer Schifffahrtsstandorte zu orientieren;
83. das „Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt“ (Maritimes Bündnis) mit möglichst allen Bündnispartnern fortzusetzen und weiterzuentwickeln;
84. die Zukunftsfähigkeit des maritimen Standorts Deutschland durch die langfristige Fortsetzung und ggf. Weiterentwicklung der Ausbildungsplatzförderung für die nautisch-technische Ausbildung am Standort zu sichern, unter Beibehaltung des erfolgreichen Modells zur Sicherung eines Beitrags der Reedereien zur Förderung der Berufsausbildung über die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland;
85. sich auf internationaler Ebene auch weiterhin dafür einzusetzen, dass Seeleute von allen Staaten als systemrelevant anerkannt und von Einreiserestriktionen zum Zwecke des Crewwechsel ausgenommen werden;
86. die Ausbildung und Qualifizierung von Arbeitskräften weiter zu verbessern und dabei gemeinsam mit den Sozialpartnern Strategien gegen den Fachkräftemangel zu entwickeln;
87. einen Runden Tisch einzuberufen, um gemeinsam mit den Sozialpartnern Konzepte für eine zukunftsfähige maritime Ausbildung zu entwickeln, da sich in den letzten Jahren auch im Hinblick auf den Schiffsmechaniker in der maritimen Ausbildung viel verändert hat;
88. Förderprogramme stärker an ihre Beschäftigungswirkung zu knüpfen;
89. die Voraussetzungen für staatliche Förderprogramme und Vergaben entsprechend der aktuellen Gesetzgebung nach dem Prinzip „gleicher Lohn für gleiche Arbeit“ zu gestalten. Dieses gilt insbesondere bei der Nutzung von Leiharbeit und Werkverträgen;
90. die Ziele des Pariser Klimaübereinkommens für die Schifffahrt umzusetzen;
91. für das Einsatzkonzept der Notschlepper in Nord- und Ostsee die Größenentwicklung in der internationalen Seeschifffahrt angemessen zu berücksichtigen;
92. die Qualifikationsnachweise der Schiffsführung aus Drittstaaten bei Ersteinlauf in das nationale Seeverkehrsgebiet und auf Bundeswasserstraßen durch die Wasserschutzpolizei überprüfen zu lassen;
93. die Verantwortung für die Ladungssicherungskonzepte der Seeschiffe im nationalen Seeverkehrsgebiet und auf Bundeswasserstraßen über die Schiffsführung hinaus auszuweiten;
94. die Schiffsgrößenentwicklung einer kritischen Bewertung zu unterziehen mit dem übergreifenden Ziel, den Schutz für Bevölkerung, Küste und Umwelt sowie die Betriebssicherheit von Seeschiffen und Seehäfen zu gewährleisten;
95. darauf hinzuwirken, dass eine unabhängige Schiffszertifizierung größtmögliche Sicherheit im internationalen maritimen Sektor gewährleistet;
96. auf EU-Ebene und bei der IMO darauf hinzuwirken, dass Container zukünftig mit elektronischen Chips versehen werden, um mehr über deren Ladung und Position zu erfahren;

Deutsche und Europäische Fischerei

97. zur Abfederung der durch den Brexit zu erwartenden empfindlichen Erlösverluste für die Fangflotte und die verarbeitende Industrie die von der Europäischen Kommission geplanten Unterstützungsmaßnahmen zum Erhalt der betroffenen Betriebe und zur Minimierung der Arbeitsplatzverluste einzusetzen;

98. zur Sicherung und Stärkung der regionalen Erzeugung die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Fischereiwirtschaft zu fördern;
99. sich im Reformprozess der EU-Fischereikontrollverordnung dafür einzusetzen, dass elektronische Fernüberwachung ab einer bestimmten Größe, inklusive Kameras für Fangschiffe, auch im internationalen Bereich eingesetzt wird. Damit soll illegale, undokumentierte und unregulierte (IUU-)Fischerei in der EU effektiv unterbunden und eine Überwachung der Umsetzung der Anlande Verpflichtung auf See gewährleistet werden;

Internationale Fischerei

100. durch die Ratifizierung der Work in Fishing Convention (C188) der Internationalen Arbeitsorganisation ein deutliches Signal gegen Menschenrechtsausbeutung in der weltweiten Fischereiindustrie zu senden und gegen die damit oft im Zusammenhang stehende illegale, undokumentierte und unregulierte (IUU-)Fischerei;
101. als Vertragsstaat des Hafenstaatmaßnahmenabkommens (PSMA) und des Cape Town Agreement (CTA) unter Exportnationen für Fischereiprodukte aktiv dafür zu werben, dass letztere beide Abkommen zusammen mit der Work in Fishing Convention (C188) der Internationalen Arbeitsorganisation ratifizieren;
102. Maßnahmen zu ergreifen und Bemühungen in der EU zu unterstützen, um die Verwendung von sogenannten „Billigflaggen“ durch Fischereifahrzeuge in den Lieferketten für Fisch und Meeresfrüchte zu beenden. Diese Flaggenstaaten üben praktisch keine Kontrolle über ihre Fischereifloten aus, verschleiern die tatsächlichen Eigentumsverhältnisse von Fischereifahrzeugen und bieten somit auf unlautere Weise eine Möglichkeit, Sanktionen durch andere Flaggenstaaten zu entgehen;
103. im Rahmen der Überarbeitung der EU-Fischereikontrollverordnung dafür zu sorgen, dass in der EU als weltweit größter Markt für Fischerzeugnisse ein einheitlich hohes Niveau der Rückverfolgbarkeit gilt sowohl für importierte Frischfisch als auch für zubereitete oder haltbar gemachte Fischereiprodukte, die unter die KN-Codes 1604 und 1605 fallen. Dieser Schritt würde einen wertvollen Beitrag leisten für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen EU-Fischereien und Fischereien in nicht-EU-Ländern, es würde Schlupflöcher für Produkte aus Fischereien mit einem hohen IUU-Risiko, wie der Thunfisch-Fischerei, schließen sowie für bessere Verbraucherinformationen sorgen;

Bürokratieabbau

104. die An- und Abmeldepflicht des Reeders für ausländische Seeleute abzuschaffen;
105. die Vorgabe zur Zolllaterne und des Tagkennzeichens (Signalflagge) zu überarbeiten und die Zolllaterne und die Signalflagge durch eine digitale Mitteilung zu ersetzen. Seeschiffe müssen beim Einfahren in die deutschen Seegewässer („bei Einfahrt ab der Seezollgrenze“) nachts ein Zollicht am Heck führen. Im Zeitalter der Digitalisierung sollte es andere Mitteilungsmöglichkeiten als ein Zollicht (und eine Signalflagge) geben;
106. das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zu verpflichten, die Regel I/10 Absatz 5 der Anlage des STCW-Übereinkommens zu nutzen, nach der Seeleute für drei Monate mit einer Empfangsbestätigung des Antragseingangs (sog. Certificate of Receipt, CRA) fahren dürfen;
107. eine Ausnahmeregelung zu § 30 Absatz 5 der Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Statistik des grenzüberschreitenden Warenverkehrs zu schaffen, die es Schifffahrtsunternehmen mit eigenen Lagern zur Versorgung der eigenen Flotte ermöglicht, weiterhin ohne Beschränkungen Genehmigungen für die Nutzung der Sammelwarennummer 99909925 zu erhalten;

108. die Digitalisierungsstrategie zügig umzusetzen und schiffsbezogene Zeugnisse, Bescheinigungen und Zertifikate sowie Schiffstagebücher auf die elektronische Form umzustellen;

Energie

109. den naturverträglichen Ausbau von Offshore-Wind sicherzustellen;

110. den Aufbau der Produktion und Logistik klimaneutraler Kraftstoffe durch Nutzung regenerativer Energie für die maritime Energiewende abzusichern;

111. weitere Innovations- und Demonstrationsprojekte für die nationale Wasserstoffproduktion zu schaffen, die die gesamte maritime Prozesskette von der Erzeugung grünen Wasserstoffs on- und offshore, über den Transport per Pipeline oder Schiff bis hin zur Speicherung an Land und an Bord sowie der Nutzung als Treibstoff für Schiffe umfassen, und in einer umfassenden Studie zu analysieren;

112. Innovations- und Demonstrationsprojekte für die direkte Windenergienutzung auf Schiffen zu schaffen, um den Primärenergiebedarf von Schiffen und damit verbunden die Kosten für eine Versorgung mit nachhaltigen alternativen Kraftstoffen signifikant zu senken;

113. die maritime Raumordnung zügig fortzuschreiben und

114. eine Optimierung des Stromnetzbetriebs stärker voranzubringen.

Berlin, den 4. Mai 2021

Ralph Brinkhaus, Alexander Dobrindt und Fraktion

Dr. Rolf Mützenich und Fraktion