

Antrag

der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP sowie des Abgeordneten Stefan Seidler

Maritime Souveränität in der Zeitenwende

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die wesentlichen Fragen der Zukunft sind mit der maritimen Wirtschaft unmittelbar oder mittelbar verbunden. Die Erreichung der Klimaschutz- und Meeresschutzziele, Energieversorgung und -souveränität, sichere Handelsrouten, funktionierende wie resiliente Lieferketten sowie der Schutz Kritischer Infrastruktur sind ohne eine innovative und wettbewerbsfähige maritime Industrie nicht zu erreichen. Zur Bewältigung dieser Herausforderungen ist es elementar, dem maritimen Sektor in all seinen Facetten ressortübergreifend die lange überfällige Aufmerksamkeit zu widmen. Ziel muss die Stärkung maritimer europäischer Souveränität sein. Weder Deutschland noch Europa als einheitlicher Rechts- und Wirtschaftsraum können sich weitere Jahre „sea-blindness“ leisten. Deutschlands Souveränität gelingt nur mit einer Stärkung europäischer Souveränität. Dabei ist das Fortbestehen gesunder Meeresökosysteme, die u. a. für Klimaschutz und bestimmte Wirtschaftssektoren unabdingbar sind, zu gewährleisten.

Insbesondere Deutschland als größte Volkswirtschaft der Europäischen Union ist für die Herausforderungen unserer Zeit mit seiner starken maritimen Industrie gut gerüstet. Nach der Studie „Maritime Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland“ sind ca. 191.000 Personen in der maritimen Wirtschaft beschäftigt, über die gesamte Wertschöpfungskette sogar 400.000 Menschen, die einen Umsatz von 47,5 Mrd. Euro erwirtschaften. Deutschland hat weltweit eine der größten Flotten an Containerschiffen. In der maritimen Souveränität liegen Potenziale für deutsche und europäische Wertschöpfung.

Maritime Souveränität umfasst die folgenden vier Dimensionen: Resilienz und Unabhängigkeit, Wettbewerbsfähigkeit und Finanzierung, sozial-ökologische Transformation sowie maritime Infrastrukturen.

Resilienz und Unabhängigkeit

Eine resiliente und unabhängige maritime Wirtschaft in Deutschland und Europa erwächst zum einen aus dem umfassenden Fähigkeitserhalt und -ausbau im zivilen wie im militärischen Bereich. Die maritime Wirtschaft ist in beiden Sektoren Innovations-träger und Vorreiter bei Spitzentechnologien sowie einer der wenigen deutschen Wirtschaftszweige, der noch über eine vollständige Wissens- und Wertschöpfungskette

verfügt und der seine Wertschöpfung in ganz Deutschland generiert. Angesichts der völkerrechtswidrigen Invasion Russlands in die Ukraine seit dem 24. Februar 2022 und der damit einhergehenden globalen Energiekrise, welche die fatale Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland von russischen Brennstoffen, insbesondere Erdgas, schonungslos offengelegt hat, gilt es, den Ausbau der erneuerbaren Energien weiter zu priorisieren und zu beschleunigen. Auf dem Weg zur Energiesouveränität und um unsere verbindlichen Klimaziele zu erreichen, sind im Wesentlichen die ehrgeizigen Offshore-Windenergie-Ziele, der Import und rasche Markthochlauf der Produktion von grünem Wasserstoff relevant. Dabei spielt die maritime Wirtschaft eine absolute Schlüsselrolle. Eine aktive maritime Politik muss hier einerseits die finanziellen und rechtlichen Voraussetzungen schaffen, damit die maritime Wirtschaft in die Lage versetzt wird, von diesen Zielsetzungen zu profitieren. Dies umfasst: ausreichende Flächen in der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) für die Gewinnung von Offshore-Windstrom und grünem Wasserstoff, die Unterstützung deutscher See- und Binnenhäfen bei der Transformation hin zu Drehkreuzen der Logistik und der Energiewende wie auch beim Ausbau schwerlastfähiger Hafенflächen, Schifffahrtskorridore als Importrouten sowie Fertigungs- und Produktionskapazitäten auf deutschen Werften. Andererseits müssen Initiativen aus der maritimen Wirtschaft im Bereich der Offshore-Windenergie (z. B. beim Bau von Konverterplattformen) aktiv politisch unterstützt werden. Da Deutschland seinen Bedarf an grünem Wasserstoff oder anderen erneuerbaren Kraftstoffen für Schiffe nicht allein decken können, kann eine aktive maritime (Industrie-)Politik dazu beitragen, dass Deutschland weder in eine Ressourcen- noch in eine Transportabhängigkeit gerät.

Zum anderen basieren Resilienz und Unabhängigkeit auf der Einsicht, wie bedeutsam und fragil globale maritime Lieferketten und wie gefährdet kritische maritime Infrastrukturen sind. Bereits die COVID-19-Pandemie hat uns deutlich die Verflechtungen des globalen Warenhandels und deren Auswirkungen vor Augen geführt. Die Seeschifffahrt ist hinsichtlich des globalen Transportvolumens der international wichtigste Verkehrsträger. Deutschland als rohstoffarmes Land und Exportnation betrifft dies im Besonderen. Der völkerrechtswidrige Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine und die damit verbundene Zeitenwende haben verdeutlicht, dass auch in Europa Gewaltanwendung und das gezielte Ausnutzen von Abhängigkeitsverhältnissen zur Durchsetzung eigener Interessen nicht nur theoretische Möglichkeiten darstellen, sondern tatsächlich als Elemente hybrider Kriegsführung genutzt werden. Zugleich werden politische Ambitionen Chinas auch in Bezug auf Erwerb oder sonstige Kontrolle maritimer Infrastruktur in Deutschland und Europa immer deutlicher. Die Entwicklungen haben gezeigt, welche fatalen Folgen das Fehlen einer gemeinsamen europäischen Hafenpolitik hat.

Maritime Souveränität erfordert erstens eine starke deutsche Handelsflotte sowie Hafeninfrastruktur zur bevorzugten Be- und Entladung lebens- und verteidigungswichtiger Güter. Nur so ist die nachhaltige und sichere Versorgung Deutschlands mit Gütern und Rohstoffen gewährleistet. Ziele einer aktiven maritimen Politik sind daher mehr vorhandene Schiffe unter deutscher Flagge sowie mindestens der Erhalt der deutschen Containerschiffskapazitäten. Zweitens ist das Verständnis der Deutschen Marine als flexibles Instrument deutscher Außenpolitik, global einsetzbar für Krisenprävention und -management, zum Schutz Deutschlands, der Europäischen Union, seiner Partner und der regelbasierten internationalen Ordnung zu fördern. Eine wesentliche Voraussetzung dafür war die Einstufung des Marineschiffbaus als nationale Schlüsseltechnologie, die wir europäisch gedacht weiterentwickeln wollen. Zur Auslastung heimischer Werften im Marineschiffbau ist darüber hinaus insbesondere der Export in EU-, NATO- und NATO-gleichgestellte Staaten von Bedeutung. Drittens braucht es ein stärkeres Engagement, um unsere kritischen maritimen Infrastrukturen stärker und wirksamer zu sichern. Es ist im sicherheits- und geopolitischen Interesse der Bundesrepublik Deutschland, ausländische Investitionen in Kritische Infrastruktur, z. B. in

Häfen, sorgfältig zu prüfen; Leitgedanke sollte dabei sein, Abhängigkeiten zu begrenzen und mögliche entstehende Sicherheitsschwachstellen zu vermeiden.

Wettbewerbsfähigkeit und Finanzierung

Aufgrund der asymmetrischen Verhältnisse der maritimen Wirtschaft im globalen Maßstab muss Deutschland sich auf europäischer Ebene weiterhin für ein europäisches und globales Level Playing Field starkmachen. Eine Stärkung maritimer Souveränität kann nur in europäischer Gemeinsamkeit gelingen. Der maritime Sektor ist mit langen Investitionszyklen konfrontiert: Die Schiffe, die heute gebaut werden, fahren voraussichtlich mehrere Jahrzehnte. Schiffbau und Schiffsreparaturen sowie -modernisierung wie auch Investitionen in die Infrastruktur sind mit hohem finanziellem Aufwand verbunden. Um die Klimaschutzziele im maritimen Sektor zu erreichen, müssen Investitionen in klimaneutrale und umweltfreundliche Technologien jetzt erfolgen. Frühzeitige Investitionen, u. a. auch in energiesparende Technologien oder in den Ausbau von Lade- und Betankungsinfrastrukturen für erneuerbare Energieträger in Häfen, haben langfristige Auswirkungen und sind entscheidend für den zukünftigen Erfolg der maritimen Wirtschaft und unsere Energiewende. Insbesondere für den zu einem großen Anteil mittelständisch geprägten maritimen Sektor ist der Zugang zu angemessener Finanzierung jedoch herausfordernd. Hier braucht es eine verstärkte Zusammenarbeit und einen effizienten staatlichen Mitteleinsatz, um die Finanzierungslücken zu schließen und notwendige Investitionen zu tätigen.

Um dem Fachkräftemangel in der maritimen Branche zu begegnen und zukunftssichernde Kompetenzen zu erhalten, braucht es Qualifikations- und Weiterbildungsmaßnahmen. Die Aus- und Weiterbildung qualifizierter Fachkräfte ist ein zentraler Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft. Kompetenzen in den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung, ökologische Nachhaltigkeit und Innovation in Seefahrts- und Fischereiberufen sowie der Industrie sind relevante Qualifikationen für maritime Fachkräfte, die die deutsche und europäische Schifffahrt auf einem globalen Markt benötigt. Gleichzeitig ist die Berufsschul- und Hochschullandschaft zukunfts- fest aufzustellen, um hinreichend qualifizierte gewerbliche und ingenieurwissenschaftliche Fachkräfte zur Verfügung zu haben.

Maritime Infrastruktur

Die geopolitischen Entwicklungen spätestens seit dem 24. Februar 2022 unterstreichen die sicherheits- wie energiepolitische Schlüsselposition der maritimen Wirtschaft in Deutschland. Durch den völkerrechtswidrigen Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine verändern sich auch die Märkte für die Seeschifffahrt. Aktuell transportieren rund 40 Prozent der Welthandelsflotte Energieträger – Tendenz steigend. Langfristig werden sich zudem Anlaufpunkte und Handelsrouten verschieben, die den Aufbau angepasster und teils neuer Importstrukturen erfordern werden. Infrastruktur und Lieferketten ermöglichen Zugang zum internationalen Handel, zu Rohstoffen und Vorprodukten aus aller Welt. Um zukünftige Abhängigkeiten wie im Falle russischer Energielieferungen zu verhindern, brauchen wir eine leistungsfähige maritime Infrastruktur, die insbesondere auch den Binnenverkehr mit einschließt. Besondere Bedeutung erfahren in diesem Zusammenhang sowohl unsere See- und Binnenhäfen sowie die Bundeswasserstraßen als auch der Schienengüterverkehr. Diese klimafreundlichen Güterverkehrsträger zu stärken und ihren Anteil am Modal Split zu erhöhen, ist ein wichtiges Ziel, um die Klimaschutzziele umzusetzen.

Meeresökosysteme sind primär Lebensraum und Schutzraum für Artenvielfalt, die auch maritime Infrastruktur zur Verfügung stellen. Ihre wirtschaftliche Nutzung kann enorme und kumulative Auswirkungen haben. Das reicht von der sichtbaren Verschmutzung wie durch Plastikmüll und Ölverschmutzung bis hin zu unsichtbarer Verschmutzung durch Mikroplastik, Chemikalien und Nährstoffeinträge. Hinzu kommen weitere Stressoren wie Unterwasserlärm, Fischerei, Seeverkehr, potenzielle Havarien

und auch die Offshore-Windenergie, wobei diese zugleich Rückzugs- und Schutzräume bieten kann. Daher ist es umso wichtiger, den Schutz und die Nutzung der Meere als gleichberechtigte Verpflichtung zu verstehen und dabei Konflikte und Raumkonkurrenzen entschlossen anzugehen und aufzulösen. Um die Ökosystemdienstleistungen von Nord- und Ostsee zu erhalten und konsequent zu schützen, ist es notwendig, ein effektives Schutzmanagement in der deutschen AWZ zu gewährleisten und darauf zu achten, die internationalen Ziele und die sich daraus ergebenden Verpflichtungen zum Meeresschutz im Montreal-Abkommen, im Hochseeschutzabkommen der Vereinten Nationen (UN) und im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP zu wahren und umzusetzen. Hierzu gehört, neben dem verbindlichen effektiven Schutz von 30 Prozent aller Meeresschutzgebiete, 10 Prozent der AWZ gemäß der EU-Biodiversitätsstrategie streng zu schützen und dort Zonen frei von jedweder Nutzung auszuweisen. Europas Meere sind natürliche und wichtige Faktoren bei der Bewältigung der Klima- und Biodiversitätskrise. Die Zukunftskommission Fischerei spielt eine wichtige Rolle und zeigt einen Weg hin zur nachhaltigen Fischerei auf.

Auch steigende Meeresspiegel und häufigere Hochwasserereignisse aufgrund der globalen Klimaerwärmung machen das Leben und Arbeiten an den deutschen Küsten zunehmend risikoreicher. Daher muss der Schutz unserer Küstengebiete, der Heimat von Millionen von Menschen und wichtiger Wirtschaftsstandorte, als nationale Aufgabe neu gedacht werden.

Sozial-ökologische Transformation

Der maritime Sektor befindet sich, wie viele andere Branchen, in einem tiefgreifenden Veränderungsprozess. Um das gesetzlich verbindliche Ziel der Klimaneutralität bis 2045 – und damit auch eine klimaneutrale Schifffahrt – zu erreichen, braucht es die Anstrengung und den Einsatz aller beteiligten Akteure in Wirtschaft, Wissenschaft und Politik. Die maritimen EU-Initiativen im sog. Fit-For-55-Paket tragen zu einer klimafreundlichen, nachhaltigen und sauberen Seeschifffahrt bei.

Die angestrebte Dekarbonisierung der maritimen Branche ist essenziell, um die gesetzlich festgeschriebenen Klimaziele zu erreichen, die Anschlussfähigkeit im internationalen Wettbewerb zu erhalten und am Markt der Zukunft bestehen zu können. Denn zunehmende staatliche Regulatorik (EU-ETS, CII) und die Zusatzkosten für den Ausstoß von Emissionen machen es auch zu einer wirtschaftlichen Frage, wie Emissionen effizient reduziert werden können. Elektrifizierung, Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie sowie maximal optimierte Energieeffizienz sind vielversprechende Lösungsansätze. Auch die Versorgung der Schiffe mit Landstrom an Häfen, Antriebssystemen zur direkten Nutzung erneuerbarer Energien und nachhaltigen synthetischen Schiffstreibstoffen sind zentrale Bestandteile der maritimen Transformation. Damit diese gelingt, muss der Seeverkehr Zugang zu ausreichend synthetischen Kraftstoffen erhalten. Es ist naheliegend, Seeverkehrstransporte von Wasserstoff und Folgeprodukten zu ersten grünen Schifffahrtsskorridoren auszubauen. Der Energiebedarf der Schiffe muss zudem durch technische und betriebliche Effizienzmaßnahmen weiter reduziert werden, um die Kosten für die Verwendung der erneuerbaren Kraftstoffe im Seeverkehr möglichst gering zu halten. Darüber hinaus müssen durch effiziente Technologien auch die Herstellungskosten erneuerbarer Kraftstoffe gesenkt werden. Um die Wettbewerbsfähigkeit und die Innovationskraft der deutschen maritimen Industrie nachhaltig zu stärken, muss auch bei der Forschung und Innovation, zum Beispiel für klimaneutrale und umweltfreundliche Schiffstechnik, konsequent vorangegangen werden.

Die Anstrengungen zur Erreichung der Klimaneutralität und der damit verbundene Ausbau der erneuerbaren Energien müssen konsequent als Chance für den maritimen Sektor wahrgenommen und genutzt werden. Klima- und Umweltschutz sind auch

Standort- und Wettbewerbspolitik. Denn die durch die fossile Energiekrise stark gestiegenen Energiekosten belasten die maritime Wirtschaft in Deutschland. Die Teilbranchen Schiffbau, Hafenwirtschaft, Schifffahrt und Fischerei verzeichneten eine Verschlechterung der Lage.

Der Erfolg der Transformation hat auch eine große sozialpolitische Relevanz: Der maritime Sektor einschließlich der Zulieferer und Dienstleister ist in vielen Regionen, insbesondere auch in Nord- und Ostdeutschland, ein bedeutsamer Wirtschaftsfaktor sowie ein wichtiger Garant für Arbeitsplätze und damit von unschätzbarem wirtschafts- und beschäftigungspolitischer Bedeutung. Gleichzeitig leiden alle Teilbranchen der maritimen Wirtschaft unter akutem Fachkräftemangel. Die Zahl der Beschäftigten in den maritimen Berufen ist in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen. So geht relevantes maritimes Know-how mehr und mehr verloren. Auch sind aktuell nur 6 Prozent der Crewmitglieder weiblich. Bei der Fachkräftegewinnung brauchen wir in Deutschland mehr Frauen an Bord und in der maritimen Wirtschaft insgesamt.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt

- die Fortsetzung der Reihe der Nationalen Maritimen Konferenzen (NMK) unter Einbindung der Binnen- und der Küstenländer;
- die Unterstützung der maritimen Wirtschaft durch Förderprogramme in maritimen Technologien, Forschung und Entwicklung und innovativem Schiffbau und die permanente Anpassung der Förderprogramme sowie die Optimierung beim Mittelabfluss;
- das im Koalitionsausschuss vereinbarte Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung für Deutschland;
- die Zusage der Bundesregierung beim North Sea Summit, dass in der gesamten europäischen Nordsee bis 2030 120 Gigawatt (GW) und bis 2050 mindestens 300 GW Offshore-Windenergie installiert werden sollen, wozu Deutschland mit der bereits erfolgten Novelle des Windenergie-auf-See-Gesetzes und den darin implementierten Vorrangs- und Beschleunigungsgeboten für Offshore-Windparks und der Festlegung des Offshore-Ausbaus als überragendes öffentliches Interesse sowie die EU mit den beschlossenen Schritten zur Planungsbeschleunigung für Offshore-Windanlagen die Grundlage geschaffen haben;
- die Verabschiedung des Gesetzes zur Beschleunigung von Beschaffungsmaßnahmen für die Bundeswehr (BwBBG), die Investitionen in maritime Systeme und Plattformen im Zuge des Sondervermögens und die Stärkung der Wartungs- und Instandhaltungskapazitäten;
- die vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz in enger Abstimmung mit allen relevanten Stakeholdern vorgelegten Eckpunkte zur Stärkung der Transformationstechnologien für die Energiewende;
- den Einsatz der Bundesregierung für faire Wettbewerbsbedingungen und ein Level Playing Field innerhalb der Europäischen Union und auf internationaler Ebene;
- die Erarbeitung der Nationalen Hafenstrategie;
- die Forderung nach dem Führen einer Flagge eines EU-Mitgliedstaats bei Unterhaltungsbaggerungen der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS);
- das Bestreben der Bundesregierung, die europäische sicherheits- und verteidigungsindustrielle Basis durch den Schutz von Schlüsseltechnologien auf nationaler und europäischer Ebene, auch in der maritimen Industrie, zu stärken;

- die Initiative von Norwegen und Deutschland zum Schutz maritimer Unterwasserinfrastruktur durch die NATO.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel

Resilienz und Unabhängigkeit

1. sich innerhalb der Europäischen Union und der NATO weiterhin für eine verstärkte Überwachung der Kritischen Infrastrukturen in Nord- und Ostsee unter kohärenter Nutzung und Koordination bereits vorhandener Fähigkeiten einzusetzen;
2. das Verständnis von maritimer Sicherheit an die veränderten sicherheits- und verteidigungspolitischen Gegebenheiten anzupassen, indem der physische Schutz maritimer kritischer Infrastrukturen behördenübergreifend z. B. im Maritimen Sicherheitszentrum (MSZ) organisiert und in staatliche Gefahrenabwehr- und Sicherheitskonzepte eingebunden wird;
3. die Zuständigkeiten und Kompetenzen maritimer Behörden zu präzisieren, um ein abgestimmtes Vorgehen im Sinne der integrierten Sicherheit zu ermöglichen, sowie klare Verantwortungs- bzw. Über- und Unterordnungsbeziehungen zu definieren;
4. angesichts der veränderten sicherheits- und verteidigungspolitischen Gegebenheiten den Aufbau einer deutschen Küstenwache als Zusammenführung der bisherigen Einheiten von Bund und Küstenländern in Komplementarität zur Marine zum Schutz von Nord- und Ostsee zu prüfen;
5. das im Koalitionsvertrag vorgesehene KRITIS-Dachgesetz in die Umsetzung zu bringen und zu gewährleisten, dass ein ganzheitlicher Schutz maritimer kritischer Infrastrukturen durch praxismgerechte gesetzliche Regelungen – u. a. durch Definitionen Kritischer Infrastruktur, die alle relevanten Aspekte, Bereiche und Komponenten erfassen – gewährleistet wird;
6. neben der Erarbeitung einer Nationalen Hafenstrategie die Erarbeitung einer europäischen Hafenstrategie auf EU-Ebene zu initiieren, welche die Resilienz und Souveränität des europäischen maritimen Standorts sowie faire Wettbewerbsbedingungen zwischen europäischen Häfen sicherstellt;
7. sich für Reziprozität beim Zugang zu Märkten und Infrastruktur einzusetzen;
8. eine Weiterentwicklung der Tonnagesteuer zu prüfen, die dazu beiträgt, den deutschen Schifffahrtsstandort nachhaltig zu sichern und die das europäische Umfeld einbezieht;
9. sicherzustellen, dass der weitere Ausbau der Offshore-Windenergie gemäß Ausbaupfad naturverträglich und sowohl in Einklang mit dem von der Bundesregierung angestrebten Ziel, 10 Prozent der EU-Meeresgebiete mit strengen Schutzzvorgaben zu schützen, als auch in Einklang mit den internationalen Verpflichtungen, bis 2030 30 Prozent der Weltmeere unter effektiven Schutz zu stellen, geschieht;
10. die Entwicklung und den Aufbau der für die Realisierung der Offshore-Windenergie-Ausbauziele erforderlichen maritimen Infrastruktur und Produktionskapazitäten (z. B. Konverterplattformen, Installations-, Kran- und Kabelgeschiffe sowie Wartungskapazitäten) finanziell, z. B. durch gezielte Investitionsanreize und praxismgerechte staatliche Bürgschafts- oder Garantieerklärungen, und regulatorisch zu unterstützen;
11. das zentrale Voruntersuchungsverfahren und die Genehmigungsverfahren für Offshore-Windkraftanlagen weiter zu beschleunigen;

12. eine begrenzte Anzahl weiterer Flächen auf Basis der Ausbauziele für die Offshore-Wasserstoffherzeugung von mindestens 10 GW auf See in der AWZ auszuweisen unter Berücksichtigung von Naturschutzfaktoren und des nationalen Schutzziels, 10 Prozent der Meeresfläche unter strengen Schutz zu stellen, und die infrastrukturellen Voraussetzungen für den Abtransport des erzeugten Wasserstoffs zu schaffen;
13. die Netze und Pipelines so zu ertüchtigen und auszubauen, dass der erneuerbare Strom möglichst nicht abgeregelt werden muss bzw. den Ausbau von Elektrolyseuren auf See und an der Küste voranzutreiben, um den überschüssigen Strom direkt vor Ort in Wasserstoff umzuwandeln, der dann im Gasnetz abtransportiert werden kann;
14. zu prüfen, wie wir dafür Sorge tragen, dass Zugriff auf eine hochflexible Tankerschiff flotte in ausreichender Kapazität für Energietransporte jederzeit gewährleistet ist und dass die Fähigkeiten zum Bau dieser Schiffe durch Werft- und Produktionskapazitäten in Deutschland und Europa unbedingt erhalten und ausgebaut werden, um bei der Energieversorgung nicht von einer Ressourcen- in eine Transportabhängigkeit zu steuern;
15. Maßnahmen zur Stärkung der deutschen Flagge zu erarbeiten und dabei insbesondere eine einheitliche Flaggenstaatsverwaltung einzuführen und den langfristigen Erhalt der deutschen Schlepsschiffahrt mit deren geltenden Arbeitsstandards zu sichern;
16. zur Stärkung der europäischen sicherheits- und verteidigungsindustriellen Basis nationale und europäische Schlüsseltechnologien zu schützen sowie bei Beschaffungen für die Deutsche Marine vor dem Hintergrund der Einstufung des Unter- und Überwasserschiffbaus als nationale Schlüsseltechnologie unter der Prämisse, militärische Fähigkeitsanforderungen innerhalb der EU zu harmonisieren, auf heimische Entwicklung und Fertigung, ggf. unter Bildung von Beschaffungsgemeinschaften mit europäischen Partnern unter Beachtung des Reziprozitätsgedankens der Bestellungen, zu setzen;
17. den Behörden- und Forschungsschiffbau als Schlüsseltechnologien inklusive der Instandhaltung einzustufen und damit alle für den Marineschiffbau gültigen Bestimmungen darauf anzuwenden sowie die Vergabeverfahren zu beschleunigen;
18. darauf hinzuwirken, dass überall auf europäischer Ebene Lotsendienste nach einheitlichen Sicherheits- und Qualitätsstandards durchgeführt werden;

Wettbewerbsfähigkeit und Finanzierung

19. eine Strategie zu erarbeiten, um die Vergabe von Bürgschaften am Klimaschutzgesetz und am 1,5-Grad-Ziel des völkerrechtlichen Pariser Klimaschutzabkommens auszurichten und das Großbürgschaftsprogramm für Schiff- und Konverterplattformbau zu öffnen oder Alternativinstrumente zu schaffen;
20. das Instrument der Exportkreditgarantien (sog. Hermesdeckungen), der Direktinvestitions Garantien und Garantien für ungebundene Finanzkredite des Bundes als Instrumente der Außenwirtschaftsförderung und als Instrumente für die AWZ zu unterstützen, ohne dass diese den klimapolitischen Zielen der Bundesregierung entgegenstehen;
21. zeitnah eine Unterstützung für den Schiff- und Konverterplattformbau sowie für die Hersteller von Großkomponenten für Offshore-Windenergieanlagen (z. B. Fundamente) bei der Bauzeitfinanzierung zu prüfen und sich für verpflichtende Industriestandards einzusetzen, um dem steigenden Bedarf an Offshore-Spezialschiffen, Konverterplattformen und Großkomponenten für die Energiewende gerecht zu werden;

22. das Förderprogramm IHATEC II und Digitale Testfelder in Häfen fortzuführen, damit die deutschen See- und Binnenhäfen Fortschritte im Klima- und Umweltschutz erzielen sowie in den Bereichen Automatisierung und Digitalisierung weiterhin wettbewerbsfähig und innovativ bleiben;
23. zeitnah mit den Bundesländern eine verbindliche Regelung über zweckgebundenen Ausgleich von Hafenlasten zu treffen, die aufgrund der aktuellen Herausforderungen wie Digitalisierung, Energiewende und Klimaschutz sowie sanierungs- und entwicklungsbedürftiger Infrastruktur (z. B. Kaimauern) erforderlich sind;
24. für die Bereitstellung von weiteren Hafen- und Werftflächen für den Bau von maritimer Infrastruktur, Logistik- und Servicefahrzeugen sowie Bauteilen für Offshore-Wind- und Energieleitungskomponenten durch die Kommunen und Länder und für eine Beschleunigung von Bau- bzw. Ertüchtigungsgenehmigungen von Hafenflächen bzw. Flächen in Hafennähe einzutreten;
25. auf eine Kooperation und Angleichung der Ausschreibungsbedingungen für Offshore-Windparks zwischen Mitgliedstaaten auf EU-Ebene mit dem Ziel der Sicherung der Wertschöpfung innerhalb der EU und Deutschlands auf Mindeststandards nicht unter deutschem Niveau hinzuwirken, insb. im Rahmen der NSEC (North Seas Energy Cooperation) und des BEMIP (Baltic Energy Market Interconnection Plan);
26. mit dem Ziel der Verlagerung von mehr Verkehren von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße die Rahmenbedingungen zur Stärkung der Wettbewerbsbedingungen für Schienen- und Schiffsverkehr zu verbessern und den Schienengüterverkehr als Wettbewerbsvorteil deutscher Seehäfen zu stärken;
27. die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung zu stärken und sie somit schlagkräftiger und effizienter zu machen, die Übertragung von Entscheidungskompetenzen in die Fläche und Bemühungen für eine bessere Aus-, Fort- und Weiterbildung;
28. zu prüfen, wie die Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer bei Importwaren gemeinsam mit den Ländern an die meisten europäischen Nachbarn angepasst werden kann und damit bestehende Wettbewerbsnachteile zügig beseitigt werden können, ohne dass die Gesamteinnahmen der Umsatzsteuer reduziert werden;
29. die Ausbildung und Qualifizierung, die Gleichstellung von Arbeitskräften sowie insbesondere die Diversität in der gesamten maritimen Wirtschaft weiter zu verbessern und gemeinsam mit den Sozialpartnern Strategien gegen den Fachkräftemangel zu entwickeln sowie das „Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt“ (Maritimes Bündnis) mit möglichst allen Bündnispartnern fortzusetzen und weiterzuentwickeln;
30. Bildungs- und Ausbildungssysteme sowie -einrichtungen weiterhin finanziell zu unterstützen (z. B. das ma-co maritimes kompetenzentrum) und ein lebenslanges Lernen zu ermöglichen sowie Weiterbildungsmöglichkeiten zu schaffen, um die Beschäftigten mit den passenden Fähigkeiten für die sozioökologische Transformation auszustatten;
31. die Haushaltsmittel für die Ausbildungsplatzförderung in der Seeschifffahrt bedarfsgerecht zu prüfen und Maßnahmen zu entwickeln, die geeignet sind, das maritime Know-how am Schifffahrtsstandort Deutschland aufrechtzuerhalten;
32. im Beamtenrecht des Bundes eine Laufbahn für den höheren nautischen Dienst einzurichten und im öffentlichen Dienst für bessere Karrierechancen im nautischen Dienst zu sorgen;

Maritime Infrastruktur

33. das Sofortprogramm der natur- und umweltverträglichen Bergung von Munitionsaltslasten in Nord- und Ostsee zügig zu einem Innovations-, Wirtschafts- und Forschungstreiber in Deutschland zu entwickeln und eine Zusammenarbeit mit den Bundesländern über 2025 hinaus zu prüfen;
34. durch eine neue maritime Raumordnung mit verpflichtender Umsetzung des Ökosystem-Ansatzes und dem Ziel des guten Umweltzustandes Nutzungskonflikte aufzulösen, vielfältige Nutzungsformen in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone besser miteinander in Einklang zu bringen und zur Entlastung der Meeresschutzgebiete und Gewinnung weiterer Flächen für Offshore-Windenergie verträgliche Ko-Nutzungen zu ermöglichen, Synergieeffekte zwischen unterschiedlichen Nutzungsbereichen (z. B. Fischerei, Offshore-Windenergie, Schifffahrt, Sicherheit, Umwelt- und Artenschutz) zu prüfen und hier gezielt in Forschung und Entwicklung sowie in die Unterstützung von Start-ups zu investieren;
35. den Küstenschutzbehörden der Länder einen ausreichenden Planungshorizont zur mehrjährigen Planung zu ermöglichen; hierfür sollte der Finanzierungsbedarf der Länder für den Küstenschutz bereits frühzeitig in die Haushaltsplanung der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ (GAK) mit einfließen;
36. in Zusammenarbeit mit den Ländern schnellstmöglich die notwendige Infrastruktur für den Import und die Lagerung von alternativen Energieträgern und Kraftstoffen zu schaffen und deren nachhaltige Finanzierung sicherzustellen sowie den Aufbau einer Infrastruktur für bedarfsgerechte Energieversorgung entlang der Küste, welche die Einhaltung der nationalen und internationalen Klimaschutzverpflichtungen sicherstellt, weiter zu unterstützen;
37. die Hinterlandanbindung auf der Schiene in Verantwortung des Bundes kurzfristig durch die Beseitigung von Kapazitätsengpässen im Schienennetz sowie mittel- und langfristig z. B. durch die Weiterentwicklung des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG), die zügige Umsetzung von Aus- und Neubauvorhaben des Bedarfsplans Schiene zu stärken und den Schienengüterverkehr bei der Erstellung von Taktfahrplänen zu berücksichtigen sowie die Vorschläge der Beschleunigungskommission Schiene zum Verzicht auf die Kosten-Nutzen-Bewertung bei Maßnahmen zur Stärkung der Netzresilienz zeitnah umzusetzen;
38. in Zusammenarbeit mit den Bundesländern die Landstromanlagen auszubauen und sich für eine verstärkte Nutzung von erneuerbarem Landstrom sowohl in Sees als auch in Binnenhäfen einzusetzen;
39. in Zusammenarbeit mit den Bundesländern nötige Anpassungen der Häfen an Extremwetterereignisse und Sabotagen zu prüfen;
40. umgehend ein zwischen dem Bund und den betreffenden Ländern abgestimmtes, ökologisch verträgliches Sedimentmanagement zu entwickeln und zügig umzusetzen;
41. den Status des Nord-Ostsee-Kanals als meistbefahrene künstliche Seeschiffahrtsstraße der Welt sicherzustellen und eine Erhöhung der Mittel für Investitionen in die Bundeswasserstraßen im Haushalt 2024 zu prüfen, um so den Infrastrukturverfall an den Bundeswasserstraßen zu verhindern;
42. die Genehmigungsverfahren für Groß- und Schwerlasttransporte zu überprüfen und den Transport von Komponenten von Windenergieanlagen über die Wasserstraße zu vereinfachen und zu stärken;
43. die Schleusen regelmäßig zu überprüfen und zügiger Instandsetzungsbedürftige Teile auszutauschen sowie Ersatzneubauten umzusetzen;

44. den Ausbau des flächendeckenden Mobilfunks weiter voranzutreiben, damit entlang der Wasserstraßen eine Verbesserung der Navigation und effizientere Treibstoffnutzung möglich werden;
45. die Rahmenbedingungen für den autonomen Schiffsverkehr zu schaffen, die Genehmigung und Einrichtung von Teststrecken zu ermöglichen und Modellstrecken einzurichten;
46. um knappe Rohstoffe effizient nutzen zu können, die Etablierung von Recycling-Kapazitäten in Deutschland für Schiffe als entscheidenden Schritt in Richtung maritimer Kreislaufwirtschaft voranzubringen sowie durch Instrumente zur Anschubfinanzierung zu unterstützen;
47. auf die Umsetzung der Ziele und Verpflichtungen des Montrealer Abkommens, des UN-Hochseeschutzabkommens, des CITES-Artenschutzabkommens und des zukünftigen UN-Abkommens gegen Plastikvermüllung der Meere zu achten und sich gegenüber internationalen Partnern für eine ambitionierte Umsetzung zu engagieren;
48. sich weiterhin international für strenge Umweltstandards und die verbindliche Überprüfung der Umweltverträglichkeit im Tiefseebergbau einzusetzen;
49. die Meeresforschung fortzuführen, dabei bestehende internationale Kooperationen zu forcieren und zukünftige internationale Kooperationen zu prüfen sowie die Allianz für Meeresforschung zu stärken, um das Wissen über die Tiefsee auszuweiten und zugleich Umweltauswirkungen durch Exploration eruieren und quantifizieren zu können;
50. darauf hinzuwirken, dass der dringend benötigte Polar- und Forschungseisbrecher Polarstern II, mit dem auch technisch neue Wege beschriftet werden, wie geplant 2027 in Dienst gestellt werden kann;

Sozial-ökologische Transformation

51. die maritime Agenda 2025 im Dialog mit den Stakeholdern zu einem konkreten Aktionsprogramm weiterzuentwickeln;
52. sich bei der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) dafür einzusetzen, das Ziel der Klimaneutralität der Schifffahrt bis spätestens 2050 zu verankern und auf verbindliche Zwischenziele hinzuwirken;
53. den Beitrag der Bundesrepublik Deutschland in der Initiative „Zero-Emission Shipping“ sowie den Beitrag Deutschlands zum Aufbau grüner Schifffahrtskorridore unter der Clydebank Declaration zu stärken und dafür in den Austausch und Abstimmungsprozess mit weiteren Mitgliedern zu treten;
54. die europäischen Fit-For-55-Initiativen im Bereich Schifffahrt (ETS, FuelEU Maritime, AFIR) umzusetzen, auf eine Umsetzung der Landstromverpflichtung im Rahmen der FuelEU Maritime in Deutschland (Artikel 5) hinzuwirken, bei zukünftigen Fördermaßnahmen des Bundes den Fokus auf Investitionen in Technologien sowie die Verfügbarkeit von neuen erneuerbaren Antrieben wie Methanol, Ammoniak, Wasserstoff (Brennstoffzelle) oder weiteren synthetisch erzeugten Kraftstoffen zu setzen sowie die Verlängerung der Bundesfinanzhilfen für den Ausbau von Landstromanlagen in See- und Binnenhäfen zu prüfen;
55. sich auf EU-Ebene für eine Harmonisierung der Regelwerke FuelEU Maritime, Taxonomie, ETS etc. einzusetzen und deren Weiterentwicklung voranzutreiben, um das 1,5-Grad-Ziel des völkerrechtlichen Pariser Klimaschutzabkommens zu erreichen;
56. sich zeitnah für das im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP vereinbarte Ziel eines europäischen Flottenmodernisierungsprogramms einzusetzen;

57. sich dafür einzusetzen, die Dekarbonisierung und Umweltfreundlichkeit der Binnen- und Küstenschiffe durch die Fortführung der Programme zur Modernisierung der Binnen- und Küstenschiffsflotte voranzutreiben;
58. Schiffbauaufträge der Bundesrepublik Deutschland als Positivbeispiele für erneuerbare Antriebe zu nutzen – sofern dies in Bezug auf das Einsatzgebiet möglich ist – und den Aufbau einer „klimaneutralen Bundesflotte“ zu prüfen;
59. auf europäischer Ebene für eine Beschleunigung der schiffsseitigen Zulassung für erneuerbare Antriebstechnologien einzutreten und den Umstieg auf erneuerbare Antriebstechnologien zu fördern;
60. Voraussetzungen für den Einsatz von erneuerbaren Kraftstoffen und Antriebstechnologien zu schaffen mit dem Ziel, marktfähige, treibhausgasneutrale Schiffskraftstoffe auf Lebenszyklusbasis zu nutzen für das Ziel eines treibhausgasneutralen Schiffsverkehrs;
61. für den Umstieg auf erneuerbare Antriebe und die Nutzung treibhausgasneutraler Schiffskraftstoffe vorausschauend die Voraussetzungen und die rechtlichen Rahmenbedingungen anzupassen und bundesweit zu vereinheitlichen, darunter die Chemikalien-Verbotsverordnung (ChemVerbotsV), die Zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und das Hafenrecht, sowie die erforderlichen Flächen in den Häfen dafür freizuhalten oder zu schaffen;
62. Innovations- und Demonstrationsprojekte für den Hochlauf der erneuerbaren Wasserstoffproduktion zu fördern;
63. das Umweltzeichen „Umweltfreundliches Seeschiffsdesign (DE-UZ 141)“ möglichst bald zum Standard zu erheben, mindestens bei der bundeseigenen Flotte;
64. die zukunftsfähige Ausstattung der Seemannsmission sicherzustellen sowie sich auch bei der IMO aufgrund der besonderen Herausforderungen für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen für Tätigkeiten auf Hoher See im Offshore-Windenergiebereich einzusetzen; hierzu zählt neben guter Bezahlung, hohen Sicherheitsstandards und angemessener Ausrüstung auch eine gut funktionierende Seenotrettung;
65. auf die Bundesländer einzuwirken, Lücken in ihren landesrechtlichen Rettungsgesetzen zu schließen, um die Offshore-Rettung künftig rechtssicher durchführen zu können;
66. sich dafür einzusetzen, dass die hohen Sicherheits- und Qualitätsstandards in den deutschen Häfen gesichert werden und dass originäre Hafendarbeiten, wie Ladungssicherungsarbeiten, ausschließlich durch qualifiziertes und tarifgebundenes Hafenpersonal ausgeübt werden.

Berlin, den 4. Juli 2023

Dr. Rolf Mützenich und Fraktion
Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion
Christian Dürr und Fraktion
Stefan Seidler

