

Antrag

der Fraktion der CDU/CSU

Zukunft der maritimen Wirtschaft sichern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Über den Seeweg erfolgt circa 90 Prozent des internationalen Warenhandels. Ganze zwei Drittel des deutschen Außenhandels werden über die Seehäfen abgewickelt. Deutsche Werften und Zulieferer sichern rund 200.000 hochqualifizierte Arbeitsplätze. Für die Export- und Industrienation Deutschland ist die maritime Wirtschaft eine Schlüsselbranche. Doch die deutsche Wirtschaft steht insgesamt massiv unter Druck. Wir befinden uns in einer Rezession. Auch der allgemeine Trend bei den Exporten zeigt nach unten. Die Umschlagszahlen an unseren Häfen sind im ersten Quartal 2023 um teilweise bis zu 20 Prozent eingebrochen. Deutsche Häfen verlieren Marktanteile an europäische Mitbewerber. Hinzu kommt, dass Deutschland im aktuellen Logistikleistungsindex (Logistics Performance Index, LPI) nach zuvor drei Spitzenplätzen in Folge auf Platz 3 zurückgefallen ist. Auch beim Anteil an der Welthandelsflotte musste Deutschland wieder einen Platz abgeben und rangiert nur noch auf Platz 7 der größten Schifffahrtsnationen. Dumpingpreise der asiatischen Schiffsbauer, allen voran China aber auch Südkorea, haben bereits vor Jahren zum Aus des heimischen Containerschiffbaus und aktuell zu einer Verdrängung im Fährschiffbau geführt und setzen damit unsere Werften mittlerweile auch im Spezialschiffbau mehr und mehr unter Druck.

Diese Alarmsignale müssen wir ernst nehmen und endlich gegensteuern. Die unionsgeführte Bundesregierung hat die maritime Wirtschaft gerade auch während der Corona-Pandemie mit zahlreichen Maßnahmen aktiv unterstützt. Eine solche Unterstützung ist nun auch wieder notwendig. Wir brauchen eine aktive Standortpolitik, mit der wir unsere maritime Wirtschaft im immer asymmetrischer werdenden internationalen Wettbewerb stärken. Dafür brauchen wir auch europäisch abgestimmte Maßnahmen gegen bestehende Wettbewerbsverzerrungen auf internationaler Ebene sowie eine Besinnung auf europäische industrielle Wertschöpfung. Dabei geht es der Fraktion der CDU/CSU nicht um Protektionismus, sondern um die Herstellung eines level playing fields, von dem wir derzeit weit entfernt sind. Wir brauchen aber auch den Ansporn, wieder in die Spitzengruppe in den einzelnen Bereichen aufzusteigen. Wir müssen die deutsche Handelsflotte stärken und ausbauen. Wir müssen in den Bereichen, in denen wir die Markt- und die Technologieführerschaft innehaben, die Spitzenplätze behaupten, aber auch für volle Auftragsbücher in der Breite sorgen. Mit erfolgreicher Standortpolitik und Investitionen in Forschung und Entwicklung verhindern wir die

Abwanderung von technischem Knowhow, den Verlust von Infrastrukturen und bewahren das Wissen über Schlüsseltechnologien in unserem Land. Dafür ist es notwendig, Strategien gegen den Fachkräftemangel vorzulegen und gleichzeitig die Ausbildung und Qualifizierung von Beschäftigten weiter zu verbessern. Es sind nämlich die Seeleute und die Fachkräfte in der maritimen Wirtschaft, deren Fähigkeiten und deren Einsatz unerlässlich sind für den Erfolg der gesamten Branche. Wir brauchen außerdem pragmatische und vor allem technologieoffene Lösungen für die Defossilisierung der Schifffahrt, damit wir unsere ambitionierten ökologischen Ziele ohne Wohlstandsverluste erreichen können. Nur erfolgreiche und starke Unternehmen sind in der Lage, den notwendigen Investitionsbedarf zu stemmen.

Die maritime Energiewende erstreckt sich dabei über die Flottenerneuerung, Effizienzsteigerungen und den Treibstoff in der Schifffahrt der Zukunft hinaus. Vor dem Hintergrund notwendiger Milliardeninvestitionen bei der Transformation und dem Ausbau unserer Hafeninfrastruktur sind deutlich stärkere nationale Kraftanstrengungen erforderlich. Dies beinhaltet sowohl Maßnahmen zu einer massiven Beschleunigung als auch ein deutliches Mehr an finanziellen Mitteln. Deutschland deckt circa 70 Prozent seines Energieaufkommens durch den Import verschiedener Energieträger über die Häfen. Das verdeutlicht die zentrale Rolle unserer Häfen für die Energiewende. Statt immer nur neue ökologische Ziele zu definieren, brauchen wir also Maßnahmen zur Stärkung unserer Häfen, damit diese künftig auch als resiliente und effiziente Energie- und Rohstoffdrehkreuze fungieren können und hierdurch Abhängigkeiten von anderen Staaten reduziert werden. Die stationären Flüssiggas-Terminals von morgen sind die Wasserstoff-, E-Fuel- und Biokraftstoff-Infrastruktur von übermorgen. Zur Anlandung und Verteilung dieser regenerativen Kraftstoffe können die gleichen Häfen, Knotenpunkte und Verteilnetze genutzt werden. Auch für die Themen CO₂-Kreislaufwirtschaft (CCU) und die sichere CO₂-Einlagerung (CCS) braucht es schnellstmögliche regulatorische Entscheidungen, um dadurch einen Schutzschirm für Klima und Industrie aufzuspannen (siehe auch Antrag der Fraktion der CDU/CSU, BT-Drs. 20/5350).

Bei Beteiligungen und transnationalen Allianzen sind negative Einflussnahmen von Drittstaaten bzw. ausländischer Investoren stärker in den Blick zu nehmen. Gleichzeitig gilt es, die Potenziale, insbesondere der Energiewende für die nationale maritime Wertschöpfung, zu nutzen, etwa beim Bau, Service und Wartung der geplanten Offshore-Windparks, dem Bau notwendiger Spezialschiffe und Konverter-Plattformen oder einem umfassenden Flottenerneuerungsprogramm. Kurzum: Wir brauchen ein massives Maßnahmenpaket zur Standortsicherung sowie Bundesbürgschaften zur finanziellen Absicherung.

Der brutale und völkerrechtswidrige Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine hat deutlich gemacht, dass wir einseitige Abhängigkeiten reduzieren und unsere Kritische Infrastruktur schützen müssen. Vor allem ist auch die Bedeutung unserer Streitkräfte deutlich geworden, die für die Verteidigungsfähigkeit unseres Landes sorgen. Das gilt im Besonderen für die Marine. Unsere Seestreitkräfte leisten einen unverzichtbaren Beitrag für die Sicherheit der Seewege, den Schutz der Infrastruktur und die Landesverteidigung. Im Angesicht dieser Herausforderungen ist die Stärkung des Marineschiffbaus in Deutschland von herausragender nationaler Bedeutung. Die unionsgeführte Bundesregierung hat Marineschiffbau- und Instandsetzung zur Schlüsseltechnologie erhoben und in der letzten Legislatur wichtige Beschaffungsprojekte auf den Weg gebracht. Die in Teilen restriktive, nationale Rüstungsexportpraxis, selbst im Vergleich zu anderen EU-Ländern, bleibt jedoch ein eklatanter Wettbewerbsnachteil zu Lasten der nationalen Sicherheit. Im Angesicht der Zeitenwende braucht es massive Investitionen über das inflationsgeschmälerte Sondervermögen hinaus.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel auf,

Maritime Wirtschaft

1. sich für die Stärkung des Koordinators für die maritime Wirtschaft einzusetzen; hierzu soll sich das Aufgabengebiet des Koordinators ausschließlich auf die maritime Wirtschaft fokussieren. Der Maritime Koordinator soll zudem im Bundeskanzleramt angesiedelt werden, um der Bedeutung der maritimen Wirtschaft für den Wirtschaftsstandort Deutschland gerecht zu werden;
2. sich für einen Europäischen Maritimen Koordinator auf EU-Ebene einzusetzen;
3. sich aktiv auf europäischer und internationaler Ebene für faire und möglichst gleiche internationale Wettbewerbsbedingungen in allen Disziplinen der maritimen Wirtschaft und für die Schaffung eines internationalen level playing fields einzusetzen, damit Nachteile für den maritimen Standort Deutschland vermieden werden und dieser wettbewerbsfähig bleibt;
4. gleichzeitig ein umfassendes nationales Maßnahmenpaket zur Standortsicherung der maritimen Wirtschaft auf den Weg zu bringen;
5. für flächendeckendes 5G-Netz in den Bundeswasserstraßen, Seehäfen, den Binnenhäfen und im Küstenbereich zu sorgen, weil dies eine zentrale Grundlage für die Entwicklung einer autonomen Schifffahrt ist;

Häfen und Logistik

6. eine zukunftsfähige Nationale Hafenstrategie zu entwickeln und noch in diesem Jahr mit ihrer Umsetzung zu beginnen, sodass die deutschen Häfen im internationalen Wettbewerb wieder einen Spitzenplatz belegen;
7. mehr finanzielle Mittel als bisher für die im nationalen Interesse liegenden Hafeninfrastrukturen (Import von klimaneutralen verflüssigten Energieträgern, Offshore-Windkraft) zur Verfügung zu stellen sowie alle deutschen Häfen zu ertüchtigen, damit Infrastrukturen erhalten bleiben und der Norden zur Drehscheibe der Energiewende wird; dazu gehören bundeseinheitliche Sicherheitsvorschriften, die Bereitstellung von Flächen und mehr Tempo bei der Digitalisierung;
8. dazu die Flüssiggas-Infrastruktur an Land auf- und auszubauen, um mittelfristig auf FSRUs (Floating Storage and Regasification Units) zu verzichten und stattdessen klimaneutrale Energieträger anzulanden;
9. die rechtlichen Voraussetzungen für CO₂-Exporte und eine inländische sowie grenzüberschreitende CO₂-Transport-, Kreislauf- und Speicherinfrastruktur zu schaffen;
10. die Forschung und Entwicklung nachhaltiger Wasserstoff- und PtX-Technologien in deutschen Häfen anzusiedeln und die Häfen für den Handel, Nutzung und Transport von Wasserstoff- und PtX-Kraftstoffen auszustatten;
11. die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen sicherzustellen, indem Realisierungszeiträume von Infrastrukturprojekten deutlich beschleunigt werden;
12. den Schienengüterverkehr als Wettbewerbsvorteil deutscher Häfen zu stärken, zu dekarbonisieren und den Seehäfenhinterlandverkehr bei den Planungen des Deutschlandtaktes miteinzubeziehen sowie ferner den langfristigen Finanzierungsbedarf für den Ausbau des Schienennetzes sicherzustellen und flexibel nutzbare Trassen einzurichten;
13. die Hinterlandanbindung zu optimieren, insbesondere die A 26 Ost, die A 20, die A 39, die A 281, E 233 und die Köhlbrandquerung sowie für eine schnelle Umsetzung der Alpha-E Trasse zu sorgen;
14. den Bundesverkehrswegeplan 2030 für Straßen, Schienen und die Wasserstraßen zügig umzusetzen;

15. vorhandene Planungskapazitäten für die Verkehrsinfrastruktur weiter zu erhöhen und die Planungs- und Genehmigungsverfahren qualitativ zu stärken und zu beschleunigen;
16. 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;
17. die Funktionsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) wieder herzustellen und sicherzustellen, dass der NOK auf hohem Niveau erhalten und gewartet bleibt;
18. die seeseitige Erreichbarkeit der Seehäfen sicherzustellen; dazu gehört, die Fahrrinnen in der Außenweser, der Unterweser und der Ems anzupassen und die Solltiefen in der Fahrrinne der Elbe sicherzustellen;
19. das Maritime Kompetenzzentrum Hamburg weiterhin zu fördern;
20. sicherzustellen, dass die Tonnagesteuer für den Betrieb von Seeschiffen in Europa einheitlich angewandt wird;
21. die Einfuhrumsatzsteuer hin zum sogenannten Verrechnungsmodell zu reformieren, um Wettbewerbsnachteile für die deutschen Seehäfen zu vermeiden;
22. die kritische Hafeninfrastruktur vor der Einflussnahme von Drittstaaten bzw. ausländischer Investoren zu schützen, um wirtschaftliche Abhängigkeiten und Risiken für die nationale Sicherheit zu vermeiden;
23. die Fortführung des Förderprogramms „Digitale Testfelder in Häfen“ sicherzustellen;
24. die Fortführung des Förderprogramms IHATEC II sicherzustellen;

Schiffbauindustrie

25. die Fortführung des Schiffs-CIRR-Programms und der Exportkreditgarantien als wirksame Instrumente zur Gewinnung neuer Aufträge sicherzustellen und sich für verbesserte Rahmenbedingungen für Schiffsfinanzierungen, einschließlich der vorgelagerten Bauzeitfinanzierung einzusetzen;
26. die Einführung eines Finanzierungsinstrumentariums (Bürgschaften, Fremdkapital, Hybridkapital) für Komponentenhersteller, Schiffbauer und zum Zwecke der Seehafenerweiterung/-ertüchtigung zu evaluieren;
27. sich für ein europäisches Flottenerneuerungsprogramm einzusetzen, das durch die europäische Schiffbauindustrie umgesetzt wird und in der EU eine deutliche Antwort Europas auf die staatlichen Wettbewerbsverzerrungen durch Asien darstellt;
28. sich für verbindliche Wertschöpfungsklauseln oder Klauseln zur Produktion in der EU bei Neubau-Förderprogrammen starkzumachen (local content); dies gilt ebenso bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen an Werften;
29. den Bau von Spezialschiffen und Konverterplattformen für die Offshore-Windenergie zu fördern und praxisingerechte Rahmenbedingungen dafür zu schaffen;
30. steuerliche Anreize für Investitionen in moderne, besonders energieeffiziente und umweltfreundliche Schiffe zu prüfen;
31. den Ausbau der Förderstruktur für die Defossilisierung der Seeschifffahrt, insbesondere im Rahmen des Europäischen Innovationsfonds, voranzutreiben;
32. Bundesfördermittel zur technologieoffenen und schiffsgrößenunabhängigen Förderung von Maßnahmen für die Schifffahrt bereitzustellen, die dem Erreichen der zeitnahen Klimaneutralität dienen; in Ergänzung sollten bestehende Förderprogramme zur Modernisierung von Binnen- und Küstenschiffen sowie im Kontext der Maritimen Forschungsstrategie der Fördertitel „Klimaneutrales Schiff“ des Klima- und Transformationsfonds zeitnah initiiert und umgesetzt werden;

33. Behörden- und Forschungsschiffe zu beschaffen, die Beschaffung von Marinefahrzeugen zu beschleunigen und deren Bau als Schlüsseltechnologie und Innovationsträger anzuerkennen und zu fördern;
34. die fähigkeitssteigernden und -erhaltenden Beschaffungen der Marine zu erhöhen, damit die Verteidigungsfähigkeit auf See und der Schutz der seeseitigen Infrastrukturen gesichert ist und die für einen entsprechenden subsidiären militärischen Einsatz der Marine bestehenden rechtlichen Hürden abzubauen;
35. Rüstungsexporte nachvollziehbaren und für die Wirtschaft einkalkulierbaren Vorgaben zu unterwerfen und aktiv zu unterstützen sowie entsprechende Genehmigungsverfahren zu beschleunigen;
36. die Abwanderung des technischen Knowhows zu verhindern und damit das Wissen über Schlüsseltechnologien zu bewahren;

Binnenschifffahrt und Wasserstraßen

37. vorgenommene Kürzungen zurückzunehmen und langfristig ausreichend Haushaltsmittel für den Erhalt, den Aus- und Neubau der Wasserstraßen zur Verfügung zu stellen;
38. den Ausbau von Landstromanlagen in Binnenhäfen bedarfsgerecht zu fördern;
39. zeitnah ein Bund-Länder-Förderprogramm zur Sanierung der Ufer- und Kaianlagen auf den Weg zu bringen;
40. die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) mit ausreichend Personal auszustatten und ihre Digitalisierung voranzutreiben;
41. nachhaltige und alternative Antriebstechnologien in der Binnenschifffahrt weiterhin zu fördern, indem z. B. das Förderprogramm zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen über das Jahr 2023 hinaus fortgesetzt wird;
42. die Maßnahmen, die von der Beschleunigungskommission Rhein erarbeitet wurden, umgehend umzusetzen, sodass wirtschaftliche Schäden infolge von Niedrigwasserperioden reduziert werden;
43. die Schlickproblematik an der Nordseeküste und Unterelbe zu lösen, indem das BMDV mit den Ländern und der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) zeitnah einen Aktionsplan zur Schlickbeseitigung erstellt und ein länderübergreifendes, langfristig angelegtes Sedimentmanagement entwickelt;
44. die Planung und Umsetzung von Wasserstraßenprojekten zu beschleunigen, indem hier der Vordringliche Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E) durch Gesetz festgestellt wird, sodass diese „im überragenden öffentlichen Interesse“ liegen und „der öffentlichen Sicherheit dienen“, ebenso wie bei Schienen und Straßenbauprojekten;
45. Großraum- und Schwerlasttransporte (GST) auf das Binnenschiff zu verlagern;

Schifffahrt

46. das Gesamtpaket zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeschifffahrt fortzusetzen und deren Maßnahmen auf ihre Wirksamkeit kontinuierlich zu überprüfen;
47. sich auf internationaler Ebene auch weiterhin dafür einzusetzen, dass Seeleute von allen Staaten als systemrelevant anerkannt werden;
48. sich für die Stärkung der Deutschen Flagge im europäischen Flaggenwettbewerb und Angleichung der europäischen Flaggenstandards einzusetzen;
49. die Defossilisierung der Schifffahrt im Rahmen des Pariser Klimaschutzübereinkommens pragmatisch und technologieoffen zu gestalten;
50. bei der Umsetzung des Green Deals und der europäischen Klimaschutzmaßnahmen die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Unternehmen in der internationalen Seeschifffahrt im Blick zu behalten;

51. sich für das weltweite Inkrafttreten des Hongkong-Übereinkommens einzusetzen, damit beim Recycling von Schiffen die Arbeitsbedingungen und der Umweltschutz verbessert werden;
52. die Ausstattung von Containern mit Chips auf EU-Ebene und bei der IMO voranzutreiben, um mehr über deren Ladung und Position zu erfahren;
53. die Ausschreibung einer Studie für den Import von Wasserstoffderivaten einschließlich einer Prüfung der Erforderlichkeit eines neuen Förderprogramms für den Bau von Wasserstoffderivate-Tankern voranzutreiben;

Maritimes Personal

54. sich bei der ILO für eine Stärkung der Seeleute einzusetzen;
55. mehr finanzielle Mittel für die Seemannsmission im In- und im Ausland zur Verfügung zu stellen;
56. das Seelotsenwesen zu erhalten und die Versetzdienste sach- und fachgerecht auszustatten;
57. sich für die Förderung der nautischen Hochschulen und Seefahrtsschulen einzusetzen;
58. die langfristige Fortsetzung und Weiterentwicklung der Ausbildungsplatzförderung für die nautisch-technische Ausbildung am maritimen Standort Deutschland zu sichern, unter Beibehaltung des erfolgreichen Modells zur Sicherung eines Beitrags der Reedereien zur Förderung der Berufsausbildung über die Stiftung Schiffahrtsstandort Deutschland;
59. die langfristige Weiterentwicklung des „Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt“ sicherzustellen;
60. gemeinsam mit den Sozialpartnern Strategien gegen den Fachkräftemangel zu entwickeln und gleichzeitig Maßnahmen zu ergreifen, um die Ausbildung und Qualifizierung von Arbeitskräften weiter zu verbessern und den Bereich Nachwuchssicherung zu stärken;
61. eine europaweite Initiative zu initiieren, mit der um die für die Windenergiebranche benötigten Arbeitskräfte geworben wird;

Deutsche, europäische und internationale Fischerei

62. im Rahmen des Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds (EM-FAF) und in Zusammenarbeit mit den betroffenen Bundesländern alle Möglichkeiten zur kurz- und langfristigen Förderung der bestehenden, heimischen Fischereibetriebe konsequent auszunutzen und somit die Wettbewerbsgleichheit zu den Berufskollegen anderer europäischer Nachbarstaaten zu erhalten;
63. sich auf EU-Ebene für den Erhalt der grundberührenden Fischerei, in Deutschland im Wesentlichen die Krabbenfischerei, die Plattfischfischerei und die Muschelfischerei, einzusetzen;
64. bestehende Fanggebiete für die heimische Fischerei zu erhalten und zu sichern und sie bei der Meeresraumplanung für die deutsche Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) neben Nutzungen, wie Schifffahrt, Militär, Rohstoffgewinnung, Meeresschutz und Ausbau der Offshore-Windenergie, gleichgewichtig zu berücksichtigen;
65. angesichts der existenzbedrohenden Lage für die Berufsfischer an der Ostsee die Ergebnisse der Leitbildkommission zur Zukunft der Ostseefischerei, die ein langfristiges, mit den Betroffenen abgestimmtes ganzheitliches Konzept zur Zukunft der Erwerbs- und Angelfischerei in der Ostsee enthalten müssen, zeitnah vorzulegen und umgehend die Umsetzung der Maßnahmen zu beginnen;

66. dem Investitionsstau und der Überalterung der Flotte entgegenzuwirken und somit Investitionen in neue umweltschonende und emissionsarme Antriebstechnologien zu ermöglichen;
67. den Aufbau eines Fonds zur Anpassung der Fischerei inklusive Modernisierungs, Defossilisierungs- und Abwrackprogramm voranzutreiben;
68. analog zu der einkommensrechtlichen Ausnahme für die Binnenschifffahrt Kutter- und Küstenfischereifahrzeuge sowie kleinere Ausflugsschiffe in die Aufzählung des § 6b EStG mit aufzunehmen;

Meeresschutz

69. eine konsistente Meeresschutzpolitik umzusetzen und dabei den Schutz der marinen Flora und Fauna, Klimaschutz und Küstenschutz in Einklang mit den örtlichen Nutzungsinteressen zu bringen;
70. national wie international einen verbindlichen und glaubwürdigen Meeresschutz umzusetzen, der die Position Deutschlands in der internationalen Meerespolitik stärkt;
71. auf die Einhaltung internationaler Abkommen und Vereinbarungen zu achten und diese auf ihre Aktualität hin zu überprüfen;
72. schnellstmöglich eine verbindliche nationale Meeresraumplanung vorzulegen, die die bestehenden Interessen- und Nutzungskonflikte wirklich befriedet;
73. eine umfassende Strategie zu entwickeln und umzusetzen, um das Problem der verwitternden Altmunition zum Schutz der Meeresumwelt aber genauso des Menschen und der Schifffahrt in der Nord- und Ostsee zu erfassen und zu beseitigen;
74. hierzu langfristig die notwendigen Haushaltsmittel zur Verfügung zu stellen;
75. das Pilotprojekt zur Munitionsbergung in der Ostsee schnellstmöglich umzusetzen und mit den notwendigen Haushaltsmitteln auszustatten;
76. Forschung und Wissenschaft zur Lokalisierung, Gefährdungseinschätzung und vor allem zur Verfahrenstechnik einer effizienten und umweltschonenden Bergung und Entschärfung der Altmunition zu unterstützen und voranzutreiben;

Meeresforschung

77. Maßnahmen zu ergreifen, um die deutsche Spitzenposition in der Meeres- und Polarforschung zu halten;
78. die Anschaffung sowie die Instandsetzung von Forschungsschiffen rechtzeitig zu sichern;
79. die Fortentwicklung des Forschungsprogramms „MARE:N“ sicherzustellen;
80. vor dem Hintergrund des wachsenden Bedarfs an Hochtechnologie-Rohstoffen Forschung und Projekte im Tiefseebergbau voranzutreiben;
81. das Forschungsprogramm CONMAR zu Munitionsaltlasten fortzuschreiben;

Offshore

82. den naturverträglichen Ausbau von Offshore-Wind sicherzustellen, ohne die heimische Fischerei zu gefährden;
83. auf der Basis der Ergebnisse der Plattform Klimaneutrales Stromsystem das Energiemarktdesign zu ergänzen, um für Produzenten von Offshore-Strom langfristige Investitionssicherheit zu schaffen;
84. ein Ausbauziel für die Wasserstoffherzeugung auf See gesetzlich zu verankern, die Offshore-Erzeugung von grünem Wasserstoff voranzutreiben und von der Erprobung zu einer industriellen Produktion im Küstenraum weiterzuentwickeln;

85. Maßnahmen zum physischen Schutz der Offshore-Windparks zu ergreifen bzw. diese sichtbar auszuweiten, indem zur Verkehrsüberwachung in der AWZ zusätzlich zum Automatic Identification System (AIS) Überwachungssysteme am Vorbild der Mittelmeerüberwachung eingesetzt werden; für den Schutz der Kritischen Energie-Infrastruktur auf See müssen die gesetzlichen Zuständigkeiten zwischen BMI und BMVg neu geregelt werden;
86. unter Berücksichtigung qualitativer Vergabekriterien, konkrete Maßnahmen zur Stärkung des heimischen Schiffbaus im Hinblick auf seine Aufgaben beim Ausbau der Offshore-Windenergie zu erarbeiten;
87. bei der Ausschreibung neuer Windparks neben dem Preis auch qualitative Kriterien stark zu gewichten;
88. Werften bei der Finanzierung von Konverter-Plattformen durch Bundesbürgschaften zu unterstützen;
89. die Einrichtung einer interministeriellen Stabsstelle zu prüfen, die Firmen bei der Flächenbeschaffung und Finanzierung von Produktionsausweitungen sowie behördlichen Genehmigungen unterstützt;
90. die seeseitige Bewirtschaftung von Offshore-Windparks sicherzustellen;
91. wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen für den Betrieb von Offshore-Speziialschiffen voranzubringen;
92. die Seeschifffahrt in die Nationale Wasserstoffstrategie und in die Carbon Management-Strategie eng einzubinden;
93. die Harmonisierung der landesgesetzlichen Grundlagen des Arbeitsschutzes für die Mitarbeiter von Offshore-Windparks voranzutreiben, z. B. über die Schaffung einer Zuständigkeit des Bundes;
94. sich für eine Erweiterung und Aufstockung des KfW-Finanzierungsprogramms „Offshore Windenergie“ für Hersteller von Komponenten einzusetzen;
95. sich auf europäischer Ebene für eine praxistaugliche Vereinfachung der Zollvorschriften für Ein- und Ausfuhr von Gütern von Seehäfen in Offshore-Windparks und wieder zurück einzusetzen.

Berlin, den 4. Juli 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion