

## Antrag

**der Abgeordneten Claudia Müller, Dr. Konstatin von Notz, Agnieszka Brugger, Dr. Andreas Audretsch, Dr. Irene Mihalic, Tarek Al-Wazir, Dr. Anton Hofreiter, Michael Kellner, Dr. Sandra Detzer, Marcel Emmerich, Swantje Henrike Michaelsen, Sara Nanni, Dr. Alaa Alhamwi, Katrin Uhlig, Matthias Gastel, Leon Eckert, Robin Wagener, Dr. Andrea Lübcke, Dr. Kirsten Kappert-Gonther, Linda Heitmann, Stefan Schmidt, Ayse Asar und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Bedeutung der maritimen Wirtschaft für ganz Deutschland anerkennen – Maritime Wirtschaft nachhaltig stärken und absichern**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

In Deutschland haben wir eine starke maritime Wirtschaft – tief verankert im ganzen Land – auch bis in den tiefen Süden, wo starke maritime Zulieferer zu Hause sind. Für uns als Export- und Importnation ist die maritime Wirtschaft in höchstem Maße systemrelevant.

Die maritime Branche befindet sich, wie viele andere Branchen, in einem tiefgreifenden Veränderungsprozess: Klimakrise, internationale Konflikte und der Wandel des internationalen Wettbewerbs betreffen die Seeschifffahrt besonders stark. Diese Herausforderungen verlangen eine strategische Positionierung gegenüber Systemrivalen wie China und dem aggressiven geoökonomischen Auftreten der USA. Maritime Wirtschaftspolitik muss hier europäischer und strategischer werden. Sie muss die heimische Wertschöpfung stärken und mehr auf „Made in Europe“-Regelungen setzen. Die letzte Bundesregierung entschied hier richtig und erhielt mit den Werftenrettungen wichtige Infrastruktur und Know-How in Deutschland.

Es bieten sich vielfältige Chancen für die deutsche maritime Wirtschaft – mit ihrer besonderen Stärke im Spezialschiffbau, in der maritimen Logistik, der maritimen Forschung, mit ihren starken Häfen und ihrem großen maritimen Know-How. All diese Herausforderungen geben uns einen Kompass für künftige Entscheidungen, der ganz klar Richtung Unabhängigkeit, Nachhaltigkeit und erneuerbare Freiheitsenergien zeigt. Denn erneuerbare Energien machen uns unabhängig von autokratischen Staaten und fossilen Energieträgern mit ihren massiven Preissprüngen. Klimaschutz schafft neue Möglichkeiten, wie z.B. das Auslaufen der Kohleverstromung, das in der Binnenschifffahrt schon jetzt Kapazitäten auf dem Rhein freisetzt. Offshore-Windenergie und ihre Wertschöpfung in Europa vereinen wirtschaftliche Tragfähigkeit und Klimaschutz und liefern schon jetzt verlässlich günstigen Strom. Mit dem Bau von Konverterplattformen für die Windenergie

entsteht ein neues Standbein für den Schiffbau. Auch die Vereinfachung von Schiffsrecycling ist eine lang überfällige Ergänzung für die deutschen Werften und hält Know-How sowie Rohstoffe in Europa. Für den Import und Export, als auch zunehmend für die Produktion von Freiheitsenergien nehmen die Häfen eine immer wichtigere Rolle ein. Für die gesamtdeutsche Wirtschaft ist es überlebenswichtig, dass unsere Häfen ihre verkehrs-, wirtschafts-, energie- und sicherheitspolitischen Funktionen vollumfänglich erfüllen können und bestmöglich geschützt sind, um für die Zukunft gut aufgestellt zu sein. Dafür ist es dringend notwendig, die unter der letzten Regierung erarbeitete Hafenstrategie als gesamtstaatliche Aufgabe umzusetzen. Mit der Studie „Energiehäfen der Zukunft“ der DENA, die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums für die weitere Umsetzung der Strategie die Bedarfe und Kapazitäten der Häfen für die Energiewende analysiert hat, liegen Vorschläge und finanzielle Mindestbedarfe vor. Sie liegen deutlich weit über den 400 Millionen Euro für „Klimafreundliche Schifffahrt und Häfen“ im Klima- und Transformationsfonds für die kommenden vier Jahre. Die aktuelle Bundesregierung muss wichtige strategische Weichenstellungen bei der Finanzierung jetzt dringend angehen.

Um die starke Ausgangsposition der maritimen Wirtschaft und Infrastruktur Deutschlands weiter auszubauen, braucht es langfristig verlässliche Unterstützung durch die Politik, die Planungssicherheit -auch durch verlässliche Zielvorgaben- geben muss. Die aktuelle Bundesregierung stellt wichtige Klimaziele und Ausbauziele erneuerbarer Energien derzeit massiv in Frage. So schwächt sie nicht nur Unternehmen, sie verhindert durch die geschaffene Unsicherheit zusätzlich wichtige Investitionen und zerstört eines der wichtigsten Güter für die Wirtschaft, das Vertrauen.

Die letzte Bundesregierung legte mit der Nationalen Hafenstrategie und den Vorbereitungen für den Nationalen Aktionsplan Klimafreundliche Schifffahrt (NAPS) wichtige Initiativen vor, um langfristig und im Dialog mit der Branche, die richtigen Rahmenbedingungen zu setzen und Förderungen zielgerichtet und verlässlich anzustoßen. So wurden unter anderem die maritimen Wertschöpfungsketten für mehr Energiesouveränität betrachtet und auch der Bau von Konverterplattformen entscheidend vorangetrieben. Besonders aktuell ist dabei das Ziel der Stärkung unserer maritimen europäischen Souveränität:

Die maritime Industrie ist Teil unserer kritischen Infrastruktur. Sie sichert Versorgung und ermöglicht zivile und militärische Handlungsfähigkeit. Wer Resilienz und strategische Autonomie will, muss Produktionskapazitäten, Fachkräfte, Innovation, Umweltschutz und Wettbewerbsbedingungen betrachten. Unternehmen und Politik können nicht nur nach Rendite entscheiden, sie müssen immer auch geopolitische und klimatische Risiken bewerten. Investitionen in Werften, Häfen, erneuerbare Kraftstoffe, Windenergieanlagen, Ausrüstung oder Lieferanten werden zunehmend zu strategischen Entscheidungen. Mehr europäische Kooperation bei maritimer Beschaffung und maritimer Infrastruktur ist angesichts der aktuellen Weltlage dringender denn je, auch bei der Bekämpfung der organisierten Kriminalität.

Die Häfen in Deutschland und Europa sind als Knotenpunkte für den internationalen Handel auch für den Umschlag von Drogen, Waffen und anderen illegalen Waren extrem wichtig. Organisierte Kriminelle unterwandern Hafenstrukturen, bestechen und erpressen Mitarbeitende in den Häfen, um ihre Waren massenhaft unbeobachtet einzuführen. Mit diesen kriminellen Geschäften werden Milliardengewinne erzielt und unsere Sicherheit gefährdet.

Aufgrund seiner geografischen Lage stellt Deutschland einen zentralen Knotenpunkt der NATO dar. Der Operationsplan Deutschland weist unter anderem den

deutschen See- und Binnenhäfen sowie den Werften eine Schlüsselrolle zu, damit Deutschland im Ernstfall als logistische Drehscheibe der NATO fungieren kann. Für diese verteidigungspolitisch essenzielle Aufgabe braucht es eine enge und verlässliche Zivil-Militärische Zusammenarbeit.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. unser Klima, die Meeresumwelt und damit unseren Planeten zu schützen und unsere Lebensgrundlagen zu sichern und dafür
    - a. sich bei der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) weiter stark dafür einzusetzen, das Ziel der Klimaneutralität der Schifffahrt bis spätestens 2050 zu verankern und auf verbindliche Zwischenziele hinzuwirken;
    - b. sich auf EU-Ebene für eine Harmonisierung der Regelwerke FuelEU Maritime, Taxonomie, EU-Emissionshandelssystem (ETS) etc. einzusetzen und deren Weiterentwicklung voranzutreiben, um das 1,5-Grad Ziel des völkerrechtlichen Pariser Klimaschutzabkommens zu erreichen;
    - c. zu sorgen, dass Einnahmen durch den ETS aus dem Schiffsektor zumindest aber 500 Millionen jährlich verlässlich und planbar in die Klimaneutralität der Schifffahrt, die Verfügbarkeit nachhaltiger E-Fuels und in die maritimen Infrastrukturen und Häfen investiert werden;
    - d. 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 den Austausch und Abstimmungsprozess mit weiteren Mitgliedern voranzutreiben und bestehende Abmachungen zu unterstützen;
    - e. sich für erneuerbare Kraftstoffe im Schiffssektor einzusetzen und dafür
      - i. knappe Bio- und E-Fuels nicht in den Heizungs- oder Straßenverkehrsbereich zu lenken, wo effizientere Lösungen wie E-Mobilität, Wärmepumpen oder Hausdämmungen billigere Lösungen bieten, um eine zusätzliche Verknappung und damit Verteuerung für die Schifffahrt zu verhindern;
      - ii. Importinfrastruktur für grünen Ammoniak und grünes Methanol in deutschen Häfen in Nord- und Ostsee auszubauen;
      - iii. die Voraussetzungen für den Einsatz von erneuerbaren Kraftstoffen und Antriebstechnologien zu schaffen mit dem Ziel, marktfähige, treibhausgasneutrale Schiffs-kraftstoffe auf Lebenszyklusbasis zu nutzen für das Ziel eines treibhausgasneutralen Schiffsverkehrs;
      - iv. Innovations- und Demonstrationsprojekte für den Hochlauf der erneuerbaren Wasserstoffproduktion zu fördern;

- v. bei zukünftigen Fördermaßnahmen des Bundes den Fokus auf Investitionen in die bessere Verfügbarkeit von erneuerbaren Kraftstoffen wie Methanol, Ammoniak oder Wasserstoff zu setzen;
  - vi. eine Opt-in-Option für den Schiffsverkehr zu schaffen, mittels derer der Einsatz von E-Fuels, der über die bestehenden europäischen Quotenvorgaben für den Schiffs- und Flugverkehr hinausgeht, auf die THG-Quotenerfüllung angerechnet werden kann;
  - vii. für den Umstieg auf erneuerbare Antriebe und die Nutzung treibhausgasneutraler Schiffskraftstoffe vorausschauend die Voraussetzungen und die rechtlichen Rahmenbedingungen anzupassen und bundesweit zu vereinheitlichen;
- f. 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 der Blue Economy zu investieren;
- g. das Sofortprogramm der natur- und umweltverträglichen Bergung von Munitionsaltlasten in Nord- und Ostsee dauerhaft weiterzuführen und voranzutreiben, insbesondere durch die Beschleunigung des Baus der ersten Pilotplattform, durch eine gemeinsame Vereinbarung mit den Ländern für eine dauerhafte Finanzierung der Munitionsbergung, um so zusätzlich zur Beseitigung der Munitionsbelastung zu einem Innovations-, Wirtschafts- und Forschungstreiber in Deutschland zu werden;
- h. sich weiter nachdrücklich für die Unterschutzstellung des antarktischen Weddellmeeres einzusetzen, sowie dem UN-Hochseeschutzabkommen BBNJ und dem darin verankerten „30x30“-Ziel, mit dem 30 Prozent der Hohen See bis zum Jahr 2030 unter Schutz gestellt werden soll, auch nach der Ratifizierung weiter zur Durchsetzung zu verhelfen, und sich im Rahmen dessen mit den internationalen Partnern für tatsächliche Null-Nutzungszonen, die verbindliche Einführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen für störende und schädliche Aktivitäten auf Hoher See, sowie für eine Stärkung von Technologietransfers und der Bereitstellung von Umweltinformationen einzusetzen;
2. sich für maritime Sicherheit und Resilienz einzusetzen und dafür:
- a. die sicherheitspolitische Bedeutung der Häfen und der maritimen Infrastruktur anzuerkennen und die Häfen bei ihren Bemühungen für mehr Sicherheit sehr viel stärker zu unterstützen, denn seit langem erhöht sich die Anzahl hybrider Angriffe und

- das Risiko von Anschlägen gegen wichtige logistische und energetische Knotenpunkte spürbar;
- b. neben der militärischen auch die zivile Infrastruktur stärker zu fokussieren, unter anderem, um die Versorgung mit wichtigen Gütern wie Nahrungsmitteln und Medikamenten, die für die Sicherheit in Deutschlands, aber auch für unsere nördlichen europäischen Nachbarn grundlegend ist, sicherzustellen (siehe Antrag „Die Zeitenwende in der Zivilen Verteidigung umsetzen“ 21/4746);
  - c. die Zivil-Militärische Zusammenarbeit weiter zu stärken, um im Ernstfall auch die deutsche Hafeninfrastruktur in die Lage zu versetzen, als Bestandteil der logistischen Drehscheibe der NATO für die Verlegung von Truppen und Material zu dienen. Darüber hinaus braucht die Marine ausreichend Hafenkapazitäten, um über genügend Liegeplätze für künftig zulaufende Schiffe und Boote zu verfügen. Damit Wartungs- und Reparaturarbeiten schneller werden, ist z.B. ein Ausbau der Reparaturkapazitäten bundeseigener Werften erforderlich;
  - d. den Schutz der im Meer liegenden kritischen Infrastrukturen wie z.B. Unterseepipelines und -kabel, mit der notwendigen Entschlossenheit zu verbessern und dafür eine deutlich verbesserte Zusammenarbeit zwischen sämtlichen zuständigen Akteuren zu forcieren, wie z.B. begonnen im Havariekommando, sowie klare Verantwortlichkeiten, Abläufe und Zuständigkeiten zu entwickeln und hierbei vor allem auch die Anrainerländer frühestmöglich zu beteiligen, und dabei auch die verschiedenen Rechtsgrundlagen zu berücksichtigen;
  - e. das Maritime Sicherheitszentrum in Cuxhaven mit seiner einzigartigen Zusammenarbeit von Landes- und Bundesbehörden weiter zu unterstützen und auszubauen, auch personell, die Zusammenarbeit weiter zu vereinfachen und die Fähigkeiten der zuständigen Bundesbehörden zum Schutz der kritischen maritimen Infrastruktur zu verbessern, z.B. durch eine bessere Ausstattung der Bundespolizei mit Unterwasserdrohnen, um so besseres Unterwasserlagebild erstellen zu können;
  - f. national, europäisch und international wirksame Maßnahmen zur Bekämpfung der Schattenflotte zu verstärken und dafür der Bundespolizei, der Marine und dem Zoll und allen anderen beteiligten Sicherheitsbehörden einen klaren Auftrag zu erteilen, die Kontrolle von verdächtigen Schiffen der russischen Schattenflotte – auch an Bord dieser Schiffe – zu intensivieren sowie im Rahmen des Völkerrechts, insbesondere des internationalen See- und Umweltrechts, gelistete und verdächtige Schiffe, auch solche, bei denen der Flaggenstaat nicht eindeutig ist, bei der Ein- und Durchfahrt des deutschen Küstenmeers und der Ausschließlichen Wirtschaftszone zu kontrollieren und bei Bedarf festzusetzen, ggfs. auch in Kooperation mit unseren NATO-Partnern (siehe Antrag „Die russische Schattenflotte entschlossen bekämpfen“ 21/5330);
  - g. mittels eines Investitionsprüfungsgesetzes, im Einklang mit der überarbeiteten EU-FDI-Screening-Verordnung die Kontrolle der deutschen Häfen möglichst europäisch abzusichern und

- dafür im Falle von geplanten erheblichen ausländischen Beteiligungen an deutschen Häfen effiziente und klare Regeln für Investoren aus Drittstaaten zu erlassen, die maritime Infrastruktur kontrollieren können;
- h. die rechtlichen und tatsächlichen Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, dass eine technische Einflussnahme z.B. über einzelne Komponenten oder Software auf die Hafen-, Offshore- und Unterwasserinfrastruktur durch ausländische Staaten ausgeschlossen wird;
  - i. Gemeinschaftliche EU-Vorgaben in Bezug auf Sicherheit, Hafen-Kontrollen von Fracht, Personal und Schiffen zu unterstützen, um Mindeststandards zu etablieren, Kriminalität zurückzudrängen und Wettbewerbsnachteile durch höhere Sicherheitsstandards zu vermeiden;
  - j. die internationale Zusammenarbeit auf den maritimen Transportrouten und Häfen bei der Bekämpfung Organisierter Kriminalität zu verstärken, insbesondere durch Intensivierung der Zusammenarbeit in der Sicherheits-Allianz für europäische Hochseehäfen und Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics (MAOC-N);
  - k. verstärkt gegen die Unterwanderung von Hafeninfrastruktur und Handel mit Drogen, Waffen und anderen illegalen Waren durch Organisierte Kriminalität vorzugehen, insbesondere durch Verstärkung der Überprüfungen von Containern, der Kooperationen zwischen Zollbehörden und Wirtschaft sowie Anlauf- und Meldestellen bei Erpressung und Bestechung von Mitarbeitenden in Häfen;
3. die Hafeninfrastruktur als logistische Knotenpunkte und Tor zu den Meeren der Welt nachhaltig zu sichern und zu ertüchtigen und dafür
- a. zeitnah, noch in der ersten Hälfte der Legislatur wie im Koalitionsvertrag beschlossen, mit den Bundesländern eine verbindliche Regelung über den Ausgleich von Hafenlasten zu treffen, die aufgrund der aktuellen Herausforderungen wie Sicherheit und Digitalisierung, Energiewende und Klimaschutz sowie sanierungs- und entwicklungsbedürftiger Infrastruktur erforderlich sind und dafür eine verstetigte Bundesfinanzierung zur Verfügung zu stellen;
  - b. sich für eine engere Kooperation zwischen den deutschen als auch europäischen Nachbarhäfen einzusetzen, um Transporte so effizient wie möglich zu organisieren, Hafenausbaubedarfe gemeinsam zu planen und so Infrastruktur passgenau vorzuhalten;
  - c. die Anbindung der Häfen an den Hinterlandverkehr zu verbessern und so effizient wie möglich zu gestalten, so dass möglichst ein Großteil des Güterverkehrs über die elektrifizierte Bahn bzw. das Binnenschiff abgewickelt werden kann und dafür
    - i. sind überlastete Schienen-Korridore schnellstmöglich zu erweitern, indem
      - die Ausbauprojekte vorangetrieben und die dafür notwendige Finanzierung der Bedarfsplanprojekte sichergestellt wird;

- der Deutschlandtakt unter Berücksichtigung weitgehender Verlagerungen langlaufender Lkw-Verkehre auf die Schiene geplant wird;
  - zur Stärkung der Resilienz auch nicht bundeseigene Schieneninfrastruktur ausgebaut wird, dafür benötigt es eine Anhebung der Mittel des Schienengüterfernverkehrsförderungsgesetz (SGFFG);
  - die im Gesetz verankerten Vorgaben zur Vereinfachung der Wirtschaftlichkeitsnachweise zeitnah in die Praxis umgesetzt werden;
- ii. den Zustand der Bundeswasserstraßen zügig zu verbessern und dafür
- die Mittel für Investitionen in die Bundeswasserstraßen zügig und zielgerichtet auszugeben und zu erhöhen;
  - die Bauwerke an Bundeswasserstraßen regelmäßig zu überprüfen und zügiger Instandsetzungsbedürftige Teile auszutauschen sowie Ersatzneubauten umzusetzen;
  - die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung schlagkräftiger und effizienter zu machen, u.a. durch die Übertragung von Entscheidungskompetenzen in die Fläche, durch Fachkräftesicherung und -aufbau und eine bessere Aus-, Fort- und Weiterbildung;
  - die Genehmigungsverfahren für Groß- und Schwerlasttransporte zu überprüfen und den Transport von Komponenten von Windenergieanlagen über die Wasserstraße zu vereinfachen und zu stärken;
- d. umgehend ein zwischen dem Bund und den betreffenden Ländern abgestimmtes, ökologisch verträgliches Sedimentmanagement zu entwickeln und zügig umzusetzen;
- e. in Zusammenarbeit mit den Bundesländern die Landstromanlagen weiter auszubauen und sich für eine verstärkte Nutzung von erneuerbarem Landstrom sowohl in See- als auch in Binnenhäfen einzusetzen; und dafür die Bundesfinanzhilfen für den Ausbau von Landstromanlagen in See- und Binnenhäfen zu verlängern; und auf eine Umsetzung der Landstromverpflichtung im Rahmen der FuelEU Maritime in Deutschland hinzuwirken;
- f. das Förderprogramm IHATEC II und Digitale Testfelder in Häfen dauerhaft 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;
- g. 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);

4. den Schiffbau und die maritime Produktion in Deutschland und Europa zu stärken und dafür
  - a. Made-in-Europe-Vorgaben für kritische Technologien und Infrastrukturen, wie sie im Industrial Accelerator Act (IAA) verhandelt werden, zu unterstützen;
  - b. Planungssicherheit zu geben, indem die Förderprogramme für den Schiffbau langfristig finanziert, Förderbedingungen bürokratiarm und anwendungsorientiert ausgestaltet werden und für Weiterentwicklungen die Bundesregierung sich bei der Überarbeitung der europäischen Anwendungsverordnung entsprechend einbringt;
  - c. den hohen technischen Stand des deutschen Schiffbaus durch gezielte maritime Forschungsförderung weiter zu unterstützen, in dem u.a. das maritime Forschungsprogramm nicht nur kurzfristig erhöht, sondern langfristig auf hohem Niveau abgesichert wird;
  - d. die klimaneutrale Modernisierung der deutschen Flotte zu unterstützen, z.B. durch die Weiterführung und Fortentwicklung der Programme zur Modernisierung der Binnen- und Küstenschiff- flotte; bei technischen Neuerungen wie u.a. erneuerbaren Antrieben durch Schiffbauaufträge der Bundesrepublik Deutschland neue Entwicklungen als Ankerkunde gezielt zu unterstützen und den Aufbau einer „klimaneutralen Bundesflotte“ voranzutreiben;
  - e. die Rahmenbedingungen für den autonomen Schiffsverkehr zu schaffen, die Genehmigung und Einrichtung von Teststrecken zu vereinfachen und voranzutreiben;
  - f. die Etablierung von Recycling-Kapazitäten in Deutschland für Schiffe als entscheidenden Schritt in Richtung maritimer Kreislaufwirtschaft voranzubringen, Gesetze entsprechend zu verändern, so dass Genehmigungen schneller und einfacher erteilt werden können sowie durch Instrumente zur Anschubfinanzierung zu unterstützen;
  - g. die Offshore-Windenergie-Produktion voranzutreiben, dafür ambitionierte Ausbauziele beizubehalten und die Ausschreibungsbedingungen zu verbessern, sowie
    - i. 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 und regulatorisch zu unterstützen;
    - ii. die Unterstützung für den Schiff- und Konverterplattformbau sowie für die Hersteller von Großkomponenten für Offshore-Windenergieanlagen (z. B. Fundamente) bei der Bauzeitfinanzierung zu verstetigen;

- iii. auf eine Kooperation und Angleichung der Ausschreibungsbedingungen für Off-shore-Windparks zwischen Mitgliedstaaten auf EU-Ebene mit dem Ziel der Sicherung der Wertschöpfung innerhalb der EU und Deutschlands auf Mindeststandards hinzuwirken, die mindestens unionsrechtlichen Vorgaben entsprechen und einen Unterbietungswettbewerb zwischen Mitgliedsstaaten verhindern, dabei sollen insbesondere Nachhaltigkeits-, Resilienz-, Lieferketten-, Sozial- und Umweltschutzanforderungen sowie Systemdienlichkeit einheitlich und verbindlich verankert werden (u. a. im Rahmen von NSEC (North Seas Energy Cooperation) und BEMIP (Baltic Energy Market Interconnection Plan);
  - iv. sich für verpflichtende Industriestandards einzusetzen, um dem steigenden Bedarf an Offshore-Spezialschiffen, Konverterplattformen und Großkomponenten für die Energiewende gerecht zu werden;
5. das maritime Know-how am Schifffahrtsstandort Deutschland zu stärken und dafür
- a. die Aus- und Weiterbildung und Qualifizierung weiter zu verbessern und gemeinsam mit allen Partnern Strategien gegen den Fachkräftemangel zu entwickeln;
  - b. eine umfassende Studie zum Benchmarking der maritimen Standorte hinsichtlich v. a. Ausbildungswegen, Entlohnung, Förderkulissen, Arbeitsplatzangebot und Lohnnebenkosten durchzuführen, um den Schifffahrtsstandort Deutschland im europäischen und internationalen Wettbewerb zukünftig besser zu positionieren und Fördermittel attraktiver einsetzen zu können;
  - c. Entbürokratisierung und Vereinfachung der maritimen Förderkulisse voranzutreiben, um die Fördermaßnahmen effizienter zu strukturieren und Reformen auch in Zukunft zu erleichtern und das starre Fördersystem mit Finanzbeitrag (Erstattung bestimmter Lohnnebenkostenanteile), Ausbildungsförderung, Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland und weiteren Fördermaßnahmen auch hinsichtlich möglicher zukünftiger Reformfähigkeit anzupassen;
  - d. die Gleichstellung von Arbeitskräften sowie insbesondere die Diversität in der gesamten maritimen Wirtschaft zu fördern und die Unternehmen dabei zu unterstützen Bedingungen der maritimen Berufe und der Ausbildungswege an familienfreundliche Beschäftigungsmodelle anzupassen;
  - e. die Attraktivität der Anstellung gut ausgebildeter deutscher und europäischer Seeleute an Bord von Handelsschiffen zu fördern, und gleichzeitig Förderungen für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt an verbindliche und nachprüfbare Zusagen der Reederschaft zu knüpfen;
  - f. 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, auch im Offshore-

Windenergiebereich einzusetzen; hierzu zählt neben guter Bezahlung, hohen Sicherheitsstandards und angemessener Ausrüstung auch eine gut funktionierende Seenotrettung;

Berlin, den 21. April 2026

**Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion**

*Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.*