

Antrag**der Fraktionen der CDU/CSU und SPD****Die maritime Wirtschaft stärken und ihre Bedeutung für Deutschland hervorheben**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stell fest:

Jeder zweite Arbeitsplatz in Deutschland ist abhängig vom Export. Die maritime Wirtschaft hat für Deutschland große gesamtwirtschaftliche Bedeutung. Sie nimmt eine zentrale Position in der Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Deutschland ein. Weltweit werden rund 95% des interkontinentalen Warenaustauschs über den Seeweg abgewickelt, gleiches gilt für etwa 60% der deutschen Warenexporte. Damit zählt Deutschland zu den global führenden Exportnationen. Im Zuge der weiter voranschreitenden Globalisierung ist mit einer weiteren Erhöhung dieser Zahlen zu rechnen. Auch wenn die Werften und Reedereien schwerpunktmäßig in den Küstenländern angesiedelt sind, ist die maritime Industrie für ganz Deutschland von hoher wirtschaftlicher Relevanz. Ein Großteil der Zulieferbetriebe, beispielsweise in den Bereichen Anlagenbau, Werkstoffe, Elektrotechnik und Dienstleistungen, sind vielfach in Mittel- und Süddeutschland angesiedelt. Die deutschen Seehäfen sind wichtige Ausgangspunkte in langen Lieferketten. Der wirtschaftliche Erfolg unseres Landes hängt davon ab, dass diese Lieferketten ungehindert funktionieren. Deshalb müssen die Standorte durch intakte Hinterlandanbindungen an das gesamte Logistik-Netzwerk Deutschlands und Europas angeschlossen sein.

Insgesamt sichert die maritime Wirtschaft bundesweit über 400.000 Arbeitsplätze. Mit rund 30 Milliarden Euro trägt sie zur deutschen Wirtschaftsleistung bei. Die maritime Industrie mit ihren gut 2.800 Unternehmen in ganz Deutschland ist privatwirtschaftlich organisiert und umfasst überwiegend familiengeführte bzw. mittelständisch geprägte Betriebe. Maritime Unternehmen in Ländern des europäischen Wettbewerbs, wie beispielsweise Italien oder Frankreich – bzw. außereuropäisch China oder Südkorea – sind deutlich stärker staatlich organisiert und subventioniert. Hinzu kommt, dass diese Länder sich massiv für den Erhalt strategischer industrieller Fähigkeiten und Schlüsseltechnologischer Kompetenzen durch eine strikt nationale Vergabe von Beschaffungs- und Forschungsvorhaben, vor allem im Marineschiffbau, einsetzen. Wettbewerbsverzerrungen bzw. -nachteile und langfristig der Verlust von Systemfähigkeiten deutscher Unternehmen sind die Folge.

Neben der Entwicklung energieeffizienter und umweltfreundlicher Antriebe, an der allein in Süddeutschland etwa 20.000 Arbeitsplätze hängen, gehört dazu vor allem der innovative Spezialschiffbau, der weitere Märkte, z.B. im

Kreuzfahrttourismus, erschlossen hat. Weitere wichtige Wachstumsfelder begründet die Meerestechnik, hauptsächlich durch Offshore-Anlagen zur Energiegewinnung. Allein bei Offshore-Wind lag der Umsatz der Branche bereits

2010 bei 6 Milliarden Euro; bis 2021 wird dieser auf 22 Milliarden Euro ansteigen. Im Bereich Offshore Öl und Gas werden zwischen 2014-2018 weltweit rund 260 Milliarden US-Dollar investiert. Hier sind deutsche Unternehmen auf Grund ihres technologischen Know-How noch gut aufgestellt, haben aber aufgrund ihrer traditionell mittelständischen Prägung und Firmengröße oftmals Wettbewerbsnachteile gegenüber der internationalen Konkurrenz.

Die angespannte Marktlage, hohe Ansprüche an die maritime Forschung und Entwicklung mit engen Innovationszyklen und die globale Wirtschaftslage stellen die einzelnen maritimen Branchenzweige vor neue Herausforderungen. Hinzu kommt die notwendige Anpassung an die stetig steigenden Umwelt- und Klimaschutzanforderungen.

Schifffahrt

Wettbewerbsvorteile haben Unternehmen in anderen Ländern auch dadurch, dass sie neben ihrem Produkt auch ein (staatlich abgesichertes) Finanzierungspaket anbieten können. Deutsche Banken gehen heute bei Investitionsvorhaben als Folge der Schifffahrtskrise und den früheren Werftinsolvenzen der vergangenen Jahre grundsätzlich von einem erhöhten Risikoprofil aus und ziehen sich zunehmend aus diesem Markt zurück. Die Zurückhaltung ist darauf zurückzuführen, dass das Portfolio vor allem im Schiffbau stark verändert wurde – weg von Containerschiffen hin zu Spezialschiffen und maritimen Großanlagen. Die Volumina sind in diesem Bereich nicht nur höher; auch sind die Projekt- und Kreditlaufzeiten deutlich länger, was für potentielle Geldgeber zu größerer Vorsicht führt. Ein weiterer Grund für die zurückhaltende Kreditvergabe sind die notwendig gewordenen Regulierungen der Finanzmärkte (z.B. Basel III).

Infolge der Schifffahrtskrise der letzten Jahre und der anhaltenden Konsolidierungsphase im internationalen Markt befindet sich die in Deutschland mittelständisch geprägte Schifffahrtsbranche im Umbruch. Die deutsche Handelsflotte hat sich reduziert und die Anzahl der Schifffahrtsunternehmen ist zurückgegangen. Der Anteil der Schiffe, die unter deutscher Flagge fahren, ist gesunken – mit deutlichen Auswirkungen auf Beschäftigung und Ausbildung deutscher Seeleute. Die Entscheidung von Reedereien, ihre Schiffe unter ausländischer und zunehmend auch unter Flaggen anderer EU-Mitgliedsstaaten, zu fahren, wird mit den Mehrkosten der deutschen Flagge begründet. Bestehende Instrumente zur Förderung der Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt, insbesondere der 40%ige Lohnsteuereinbehalt sowie die Zuschüsse zur Senkung der Lohnnebenkosten reichen heute nicht mehr aus, um die bestehenden Wettbewerbsnachteile im Hinblick auf die Personalkostenstruktur auszugleichen und den konkurrenzfähigen Einsatz von Seeleuten aus Deutschland im europäischen und internationalen Vergleich zu gewährleisten. Der rechtlich zulässige Rahmen, der durch die EU-Beihilferichtlinien für den Seeverkehr zur Förderung der Beschäftigung von einheimischen Seeleuten möglich ist, wird bisher in Deutschland – etwa im Gegensatz zu anderen EU-Staaten – noch nicht ausgeschöpft. Politisches Ziel muss es daher sein, Anpassungen vorzunehmen, um Arbeitsplätze am Wirtschaftsstandort Deutschland langfristig zu halten.

Trotz dieser Entwicklungen, konnten im Bereich Seeschifffahrt in den vergangenen Jahren durch vielfältige politische Maßnahmen, etwa der Tonnagesteuer, Lohnkostenzuschüssen, dem Lohnsteuereinbehalt und der

Ausbildungsplatzförderung positive Akzente gesetzt werden. Derzeit befinden sich 2.962 Handelsschiffe im Eigentum deutscher Reedereien, die damit die viertgrößte Flotte der Welt stellen. Darunter jedoch lediglich 354 unter deutscher

Flagge. In der Sparte der Containerschiffahrt liegt die deutsche Flotte weiterhin an erster Stelle.

Wichtige Impulse setzte 2013/14 die grundlegende Neustrukturierung der maritimen Ausbildung durch die Verordnung über die Berufsausbildung und die Befähigung der Seeleute in der Seeschiffahrt (See-BAV), zudem die Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens von 2006 in nationales Recht mit dem in 2013 in Kraft getretenen Seearbeitsgesetz. Das von der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labour Organisation, ILO) erarbeitete Übereinkommen wurde bereits von 66 Staaten ratifiziert (Stand 18.05.2015) und sichert so nunmehr Mindeststandards für die Arbeits- und Lebensbedingungen von 1,2 Millionen Seeleute auf ca. 65 000 Handelsschiffen. Weitere begonnene Maßnahmen setzen als Ziel, die Attraktivität der deutschen Flagge zu erhöhen und damit Ausbildung und Beschäftigung zu stärken, Sicherheit für die Seeleute zu gewährleisten und insgesamt den fairen Wettbewerb in der globalen Handelsschiffahrt zu stärken. Zur langfristigen Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit wird es für die Branche darauf ankommen, die Konsolidierungsphase zu nutzen, um bestehende Strukturen anzupassen, Zugang zu neuem Eigen- und Fremdkapital zu erschließen, technologische Entwicklungen voranzutreiben und sich für Innovationen zu öffnen.

Auch andere Faktoren wirken sich auf die Branche aus. Die 13 bis 25 Personen starken Besatzungen der zivilen Handelsschiffe stoßen angesichts steigender Flüchtlingszahlen bei Rettungseinsätzen im Mittelmeer an körperliche und psychische Grenzen. Sie kommen der internationalen Verpflichtung nach, in Seenot befindlichen Menschen zu helfen. Das aktuelle Ausmaß der Rettungsaktionen entspricht jedoch keineswegs den dafür zur Verfügung gestellten personellen und materiellen Ressourcen. Rund 40.000 Flüchtlinge sind bereits im vergangenen Jahr von Handelsschiffen vor den Küsten Europas gerettet worden. Eine gesamteuropäische Lösung muss hier im Vordergrund stehen. Hierzu muss auch die effektive und grenzüberschreitende Bekämpfung des Menschenhandels sowie der Schleuser- und Schlepperkriminalität gehören. Die Hintermänner der Menschenhändlerringe müssen dabei mit im Fokus der Strategie stehen.

Häfen und Logistik

Die deutschen Seehäfen sind Logistikdienstleister und Wachstumsmotoren für die gesamte deutsche Volkswirtschaft. Grundlage einer wachsenden Wirtschaft ist die kontinuierliche Sicherstellung ihrer Effizienz und Funktionsfähigkeit. Die Umschlagvolumina der 19 größten deutschen Seehäfen werden nach Expertenschätzungen von 269 Mio. Tonnen im Jahr 2010 auf 468 Mio. Tonnen in 2030 ansteigen. Ihre hervorragende Wettbewerbsposition werden die deutschen Häfen nur halten, wenn es auch weiterhin gelingt, die Umschlagkapazitäten bedarfsgerecht zu erweitern, Spitzenbelastungen abzufangen und sich an das prognostizierte Umschlagwachstum von durchschnittlich 2,8% langfristig anzupassen. Die Schiffgrößenentwicklung und der technische Fortschritt führen zur weiteren Automatisierung der Prozesse. Hier gilt es, gemeinsam mit Bund, Ländern, Wirtschaft und Arbeitnehmervertretern Maßnahmen zu entwickeln, die sich den Herausforderungen des „Neuen industriellen Zeitalters“ stellen. Die Hafenvirtschaft muss weiterhin ihre wichtige Rolle für die deutsche

Volkswirtschaft wahrnehmen und gleichzeitig ihrer herausragenden sozialpolitischen Verantwortung gerecht werden.

Der Seehafenhinterlandverkehr wird bis zum Jahr 2030 auf ein Verkehrsaufkommen von jährlich 441,4 Mio. Tonnen substantiell ansteigen. Mit rund 25% nimmt er stärker zu als das sonstige Güterverkehrsaufkommen. Seewärtige Zufahrten und die Hinterlandanbindungen deutscher Seehäfen müssen mit dem starken Wachstum des deutschen Außenhandels Schritt halten. Angesichts des bisherigen und des prognostizierten Wachstums der deutschen Seehäfen, nicht zuletzt durch die boomende Kreuzfahrtindustrie, ist die Branche mit zunehmenden Akzeptanzproblemen konfrontiert. Auch hier kann eine konsequente Innovationsoffensive im Bereich Hightech und Greentech zu einer dauerhaften umweltverträglichen Nutzung der Häfen führen.

Klima und Umweltschutz

Mit dem Wachstum des Seeverkehrs nehmen auch die Umweltbelastungen durch Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen zu. Auch Abfälle und andere Rückstände in der Seeschifffahrt müssen reduziert werden. Wir müssen die Erfahrungen von der Einführung der Emissionsüberwachungsgebiete ab dem 1. Januar 2015 (SECA) bewerten und eine Perspektive 2020 entwickeln. Die Emissionen von Schiffen können durch eine Reihe von Maßnahmen reduziert werden. Dazu gehört Slow Steaming, strömungsabhängige Routung, der Einsatz von additiven Hybridantrieben wie Flettner-Rotoren (z.B. E-Ship 1) und SkySails sowie generell die Optimierung der Schiffsformen. Die Einführung von verflüssigtem Erdgas (LNG, „liquefied natural gas“), anderen emissionsenkenden Technologien und alternativen Kraftstoffen soll unterstützt werden.

Die Bedeutung der Meere als Quelle für Nahrung und Ressourcen wird zunehmen. In der Abschlusserklärung des G7-Gipfels auf Schloss Elmau wurde hierzu festgehalten, dass zu den obersten Prioritäten die Verbesserung des effektiven Schutzes der Meeresumwelt vor möglichen schädlichen Auswirkungen des Tiefseebergbaus zählt. Sie bekennen sich damit zum Vorsorgeansatz im Bereich der Tiefseebergbauarbeiten sowie zur Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen und wissenschaftlicher Forschung. Deutschland verfügt bereits über ein 75.000 km² umfassendes Lizenzgebiet im Pazifik. Eine weitere Lizenz zur Exploration im Indischen Ozean wurde 2014 bewilligt. Der Tiefseebergbau in den Weltmeeren außerhalb nationaler Hoheitsgebiete kann einen wichtigen Beitrag zur Rohstoffsicherung leisten. Dort finden sich in Massivsulfiden, Manganknollen und kobaltreichen Eisen-Mangan-Krusten mineralische Rohstoffe wie Kobalt, Kupfer und Nickel sowie Spurenelemente wie Antimon, Germanium, Indium, Selen und Tellur, die für viele Hochtechnologiebereiche unverzichtbar sind. Noch findet dort kein kommerzieller Abbau statt. Die Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR) untersucht derzeit in den Lizenzgebieten die Umweltbedingungen und das vorhandene Rohstoffpotenzial. Hierbei muss es Ziel sein, strenge Standards bezüglich Umweltverträglichkeit, Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit zu setzen.

Schiffbau und Meerestechnik

Die Situation der deutschen Werften hat sich im Jahr 2014 gegenüber dem Vorjahr nach einer tiefgehenden Depression leicht verbessert. Sowohl der Umsatz als auch der Auftragseingang und die Beschäftigtenzahlen der deutschen Seeschiffwerften

liegen heute wieder über denen des Vorjahres. Viele Schiffbauunternehmen haben die Herausforderung gemeistert, in einem schwierigen Marktumfeld strukturelle Anpassungen an die veränderten Marktverhältnisse vorzunehmen. Bei den Neubaufträgen handelt es sich ausschließlich um technologisch anspruchsvolle

Spezialschiffe. Forschung und Entwicklung spielen dabei im international hart umkämpften Markt des Schiffbaus und der Meerestechnik eine entscheidende Rolle. Grundlage der Rolle Deutschlands als Innovationsführer der Branche ist der erfolgreiche Mix aus Forschung, Entwicklung und Innovation (FEI). Die Kontinuität und ständige Optimierung der Förderinstrumente muss, gerade im Zuge des Wandels der Branche einen Schwerpunkt bilden und die Systemfähigkeit der maritimen Industrie in Deutschland gezielt stärken.

Spezialschiffe und Strukturen sowohl für die Nutzung der Offshore-Windenergie als auch im Bereich Öl- und Gasförderung haben einen steigenden Anteil am Auftragsbestand der deutschen Werften. In den Marktsegmenten der hochkomplexen Passagier- und Kreuzfahrtschiffe, Yachten, modernen Fähren, Marineschiffen und weiterer Arten von Spezialschiffen konnten die deutschen Werften durch technologische Spitzenleistungen, ausgeprägte Systemkompetenz und hohe Flexibilität ihre guten Marktpositionen halten. Der Auftragsbestand reduzierte sich Ende 2014 gegenüber Ende 2013 von 49 auf 40 Schiffe. Gleichzeitig erhöhte sich jedoch der Wert des Auftragsbestandes von 9,1 Mrd. Euro Ende 2013 auf 10,8 Mrd. Euro Ende 2014. Darüber hinaus verfügten die Werften Ende vergangenen Jahres über fünf Aufträge zum Bau von Plattformen für die Offshore-Windindustrie mit einem Volumen von 721 Mio. Euro. Einschließlich der Offshore-Plattformen ergab das für die deutschen Werften Ende 2014 einen Auftragsbestand von etwa 11,5 Mrd. Euro.

Offshore-Windindustrie

Der Ausbau der Offshore-Windenergie wird in Deutschland einen erheblichen Beitrag zur Energiewende leisten und kann nur gemeinsam mit der maritimen Wirtschaft gelingen. Die Ausbaupläne der Offshore-Windenergie in Deutschland, insbesondere aber auch in den europäischen Ost- und Nordseeanrainerstaaten bieten neue wirtschaftliche Perspektiven für Teile der deutschen Schiffbauindustrie und viele maritime Dienstleister. Der Ausbau von Wertschöpfung und Beschäftigung in diesem Bereich am Wirtschaftsstandort Deutschland steht im Mittelpunkt. Im ersten Halbjahr 2015 gingen 422 Offshore-Windenergieanlagen mit einer Leistung von 1765 Megawatt (MW) neu ans Netz. Auf See speisten damit insgesamt 668 Anlagen mit einer Leistung von 2777,8 MW Strom ein. Zudem stehen 90 Anlagen mit einer Leistung von 380,7 MW vor ihrem Anschluss und für 84 wurden bereits Fundamente errichtet. In Nord- und Ostsee werden zum Jahresende wie geplant Windenergieanlagen mit einer Gesamtleistung von bis zu 3300 MW angeschlossen sein.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt:

- die Zusage der großen Koalition das „Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt“ weiter zu entwickeln. Mit dem Flaggenrechtsänderungsgesetz und der Schiffsregisterverordnung wurde die Voraussetzung geschaffen, die Förderung von Ausbildung und Beschäftigung zu verbessern. Erstmals standen ab 2013 jährlich insgesamt rund 90 Millionen Euro zur Verfügung, 60 Millionen vom Bund und 30 Millionen von der Reederschaft (10 Millionen Ausflagungsgebühren) und 20 Millionen zur Förderung von Berufsausbildung von nautischem und technischem Personal durch die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland;

- die Bereitschaft der Bundesregierung die Schifffahrtförderung für Ausbildung und Beschäftigungssicherung auf hohem Niveau fortzuführen;
- die Pläne der Bundesregierung gemeinsam mit der Maritimen Wirtschaft und den Sozialpartnern konkrete Maßnahmen zur Sicherung des beruflichen Nachwuchses zu entwickeln;
- die Absichten der Koalitionspartner von CDU, CSU und SPD die Flaggenstaatsverwaltung grundlegend zu modernisieren und zu vereinheitlichen;
- die Schaffung gewerbe- und waffenrechtlicher Rahmenbedingungen für die Zulassung privater Sicherheitsunternehmen auf Seeschiffen. Hierdurch wird der Schutz der Besatzung vor Seepiraterie erhöht und zugleich Rechtssicherheit für die Reedereien gewährleistet. Eine Zulassung für in Deutschland niedergelassene Sicherheitsunternehmen sowie die auf deutschflaggigen Schiffen eingesetzten Sicherheitsunternehmen ist verpflichtend. Der Einsatz von zugelassenen Sicherheitsunternehmen erweist sich seit Inkrafttreten als Erfolg in der Piraterieprävention;
- die grundlegende Neustrukturierung der maritimen Ausbildung in den Jahren 2013/14. Dabei wurden international geltende Vorschriften des Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW) von 1978 in der Fassung der sogenannten Manila Amendments 2010 vollständig umgesetzt. Die in Abstimmung mit den Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern sowie den Küstenländern erlassene Seeleute-Befähigungsverordnung (See-BV) ersetzt die bisherige Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung;
- die Zusage der großen Koalition die Tonnagesteuer zu erhalten;
- die kommende Entfristung der Regelung zur Befreiung von Schiffserlöspools mit Umlagenerhebung von der Versicherungssteuer;
- den Beginn des Ausbaus und der Sanierung des Nord-Ostsee-Kanals (NOK). Dies Vorhaben umfasst alle Schleusen, die Erweiterung der Oststrecke zwischen Kiel und Rendsburg sowie die Vertiefung des NOK. Am 12. April 2014 wurde der Auftrag für den Bau einer dritten großen Schleusenkammer („5. Kammer“) in Brunsbüttel vergeben. Der mit insgesamt etwa 540 Mio. Euro veranschlagte Bau ist Voraussetzung für die spätere Sanierung der beiden vorhandenen großen Kammern. Die Verkehrsfreigabe der 5. Kammer soll im zweiten Halbjahr 2020 erfolgen. Die Leistungsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals kann somit auf lange Sicht erhalten und weiter erhöht werden;
- die Weiterentwicklung des Nationalen Hafenkonzeptes von 2009 mit der Absicht den Wandel im Hafensektor positiv zu begleiten, insbesondere in der europäischen Hafenpolitik, dem Ausbau der Offshore-Windenergie, den Entwicklungen in der Logistik, der Vernetzung und Kooperation der Häfen, dem Umwelt- und Klimaschutz sowie alternativen Kraftstoffen;
- die gezielte und schnell realisierbare Beseitigung von identifizierten Engpässen im Eisenbahnnetz des Seehafenhinterlandes durch das Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr II (SHHV II) des BMVI;
- die Aktivitäten der Bundesregierung um den globalen, fairen Wettbewerb für die maritime Branche durch die engagierte Arbeit in internationalen Gremien (IMO; ILO) weiter voranzutreiben und sich hierbei für international hohe Standards und Normen sowie die Vermeidung von regionalen oder nationalen Sonderwegen einzusetzen;
- das Engagement der Bundesregierung in internationalen Organisationen, insbesondere der Europäischen Union und NATO, sowie im Rahmen der deutschen G7-Präsidentschaft 2014/15 zur Stärkung der maritimen

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

- Sicherheit und für die regelbasierte, nachhaltige Nutzung des globalen maritimen Raums;
- die Fortschreibung und Erweiterung der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) und Förderung der alternativen Kraftstoffinfrastruktur im Hinblick auf den Aufbau der LNG-Infrastruktur;
 - die Verlängerung des Förderprogramms „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ und die beabsichtigte Ausweitung des Anwendungsbereichs der Förderrichtlinie;
 - die Festschreibung der Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation (FEI) in den maritimen Technologien als Teil der Hightech-Strategie der Bundesregierung. Die Vernetzung der maritimen Wirtschaft mit anderen Hochtechnologiebereichen (wie z.B. Mobilität, Energieeffizienz) trägt dazu bei, Synergien zu nutzen und ist Voraussetzung für den Technologietransfer. Die bestehende Struktur an Großforschungseinrichtungen bildet hierfür die ideale Grundlage. Dies ist ein wichtiger Standortvorteil gegenüber ausländischen Wettbewerbern;
 - die verbesserten Rahmenbedingungen bei der Antragstellung für Exportkreditgarantien;
 - die Pläne der Bundesregierung, den Nationalen Masterplan Maritime Technologien zu einem strategischen Instrument für alle Bereiche der maritimen Industrie weiterzuentwickeln und den Schwerpunkt künftig auf Wachstumsbereiche zu legen und zentrale Zukunftsthemen wie „Green shipping“ und „Industrie 4.0“ zu berücksichtigen;
 - die Ausschreibung einer Angebots- und Bedarfsanalyse der Forschungseinrichtungen und -strukturen in den Bereichen Schiffbau und Meerestechnik in Deutschland;
 - die Ausschreibung einer Machbarkeitsstudie zur Entwicklung eines kommerziellen Tiefseebergbaus mit höchsten Umweltstandards und dem Ziel der Durchführung eines Pilot Mining Tests;
 - die Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) und die damit geschaffene Rechtssicherheit durch die gesetzliche Festlegung von konkreten Ausbauzielen für die Offshore-Windenergie;
 - die Aktivitäten der Bundesregierung im Rahmen der europäischen Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie, mit denen ein hoher Umweltstandard in den deutschen Meeresgewässern sichergestellt werden soll;
 - das Inkrafttreten des „Codes für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb von Offshore-Servicefahrzeugen“ zum 15. Dezember 2014. Es gelten nun international vergleichbare Sicherheitsstandards für Schiffe unter deutscher Flagge, die in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) zwischen Offshore-Windparks und dem Festland eingesetzt werden. Damit können deutsche Reedereien im Wettbewerb zu den bereits im Markt etablierten ausländischen Anbietern aufschließen;
 - die Einsatzbereitschaft der Deutschen Marine, die ein breites Spektrum von der Flüchtlingsnothilfe bis zur Sicherheit für deutsche und andere Handelsschiffe auf den Weltmeeren abdeckt;
 - die Einrichtung des Runden Tisches „Maritime Sicherheitspartnerschaft“ am 08.01.2013. Betreut von der Stiftung OFFSHORE-Windenergie treffen sich Bundes- und Länderministerien/-behörden oder -einrichtungen der Offshore-Wind-Branche mit Vertretern der maritimen Wirtschaft, Serviceunternehmen und Experten. Erfahrungsaustausch, Koordination und Definition von Mindestanforderungen sowie das Setzen von Orientierungspunkten in rechtlich grauen Räumen standen bisher im Mittelpunkt;

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel

- im Frühjahr 2017 die Reihe der Nationalen Maritimen Konferenzen fortzusetzen und im Vorhinein, mindestens 2 Monate vor der Konferenz einen Sachstandsbericht vorzulegen. Dieser soll die aktuelle Lage sowie Fördermaßnahmen und politische Schwerpunkte der Bundesregierung in den Bereichen Seeschifffahrt und Häfen, maritime Industrie, Offshore-Windenergie und Meeresforschung beschreiben;
- die maritime Branche auf internationaler Ebene weiter politisch zu unterstützen, unter anderem auf Messen und Branchenveranstaltungen;

Schifffahrt

- ein Gesamtkonzept zu entwickeln und die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass der Schifffahrtsstandort Deutschland und die deutsche Flagge wettbewerbsfähig werden;
- das „Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt“ (Maritimes Bündnis) fortzuführen. Ziel der Vereinbarungen der Bündnispartner muss die dauerhafte Sicherung des maritimen Know-hows am Standort Deutschland sein;
- im Zusammenspiel mit den Bundesländern – befristet bis zum 31.12.2025 – den Lohnsteuereinkommen nach § 41a IV Einkommensteuergesetz von derzeit 40 auf 100 Prozent anzuheben und die 183-Tage-Regelung zu streichen, um dem Gesetzgeber zeitnah die Möglichkeit zur Evaluierung der Maßnahmen zu geben. Dabei müssen die Schiffe weiterhin die deutsche Flagge führen und die Beschäftigung von Seeleuten mit Wohn- und Lebensmittelpunkt in Deutschland gesichert werden;
- die Schifffahrtförderung bedarfsgerecht weiter zu entwickeln, passgenauer zu machen und entsprechend dem europäischen Wettbewerb im Rahmen der EU-Beihilfeleitlinie zu gestalten;
- darauf hinzuwirken, dass VDR und ver.di, wie im Branchenforum Schifffahrt vereinbart, einen einvernehmlichen Vorschlag zur Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV) unterbreiten. Im anderen Fall wird der Gesetzgeber eine Regelung treffen, die die Sicherung des maritimen Know how, der Ausbildung und die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge sicherstellt;
- durch eine Modernisierung und Vereinheitlichung der Flaggenstaatverwaltung die Dienstleistungsqualität im Vergleich mit der Verwaltung anderer Flaggenregister kontinuierlich zu verbessern;
- die Reform der Wasser und Schifffahrtsverwaltung zügig umzusetzen und sicherzustellen, dass dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) sowie der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) ausreichend Ressourcen bereitstehen, um Kontrollen in ihrem Aufgabenbereich effektiv, insbesondere auch in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ), durchzuführen;

Häfen und Logistik

- das Nationale Hafenkonzept schnellstmöglich fortzuschreiben;
- die Ausbildung und Qualifizierung von Arbeitskräften zu fördern und Strategien gegen den Fachkräftemangel zu entwickeln und dabei auch die Folgen der Automatisierungsprozesse angemessen zu berücksichtigen sowie

darauf zu achten, dass die Hafenbetriebe ihre Zusage einhalten, verstärkt Frauen auszubilden und zu beschäftigen;

- ISETEC III als dritte Auflage der Forschungsinitiative „Innovative Seehafentechnologien“ fortzuführen und weiterzuentwickeln. Durch die Fortsetzung des Programmes kann ein unmittelbarer Beitrag zur Stärkung der deutschen Seehäfen und ihrer Anbindungen an die Wirtschaftszentren geleistet werden;
- den institutionalisierten Dialog zwischen Bund, Ländern und Hafenbetreibern zur Koordinierung der jeweiligen Planungen im Rahmen der bestehenden Gremien weiterzuentwickeln und die Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern zu überprüfen und optimieren;
- die Länder bei der Finanzierung der Hafeninfrastruktur aus nationalem Interesse und der Bedeutung der Häfen durch die Gewährung befristeter Finanzhilfen für besonders bedeutsame Investitionen bis zum Jahr 2019 zu unterstützen;
- die Hafenhinterlandanbindungen im neuen Bundesverkehrswegeplan zu priorisieren;
- durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass die Beseitigung quantitativer und qualitativer Engpässe im Verkehrsnetz der seewärtigen Zufahrten und der Hinterlandanbindungen deutscher Seehäfen weiterhin prioritär erfolgen;
- gemeinsam mit den Sozialpartnern eine „Agenda zu Möglichkeiten der Fortentwicklung der Beschäftigung in den deutschen Häfen“ zu entwickeln;
- erneut zu prüfen, ob eine institutionelle Förderung der Seemannsmissionen im Ausland, die als erste Anlaufstelle und Sozialeinrichtungen wichtige Aufgaben in der Betreuung der Seeleute übernehmen, möglich ist;
- alle Möglichkeiten zu nutzen, um alternative Antriebe und Energiequellen wie LNG und Landstrom zugunsten des Umweltschutzes in den Häfen zu fördern, beispielsweise im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung und gleichzeitig Vorreiter bei der Umrüstung und beim Neubau von Behördenschiffen zu sein, auch um die Akzeptanz einer dauerhaften umweltverträglichen Nutzung der deutschen Seehäfen in der Bevölkerung zu steigern;
- sich für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Seeverkehrsraums ohne Wettbewerbsverzerrungen einzusetzen;
- das politische Ziel, der Verkehrsverlagerung von der Straße auf das Wasser, durch eine Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs weiter zu unterstützen; die allgemeine Straffung der administrativen Verfahren, um die Abfertigung von Schiffen in deutschen Häfen zu beschleunigen, einschließlich der Möglichkeit zur Nutzung der in der Schifffahrt üblichen englischen Sprache, zu prüfen. Weiterhin soll sich für die wettbewerbs- und kostenneutrale Umsetzung von europäischen Vorgaben, wie dem neuen Unionzollkodex, oder internationalen Anforderungen, wie den SOLAS-Regeln für das Containerwiegen eingesetzt werden, um Nachteile für die hiesigen Standorte zu vermeiden;
- sich zur Stärkung der Stellung der deutschen Seehäfen in Europa für einen Rahmen für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für finanzielle Transparenz der Häfen einzusetzen, der die Interessen Deutschlands – insbesondere die Interessen der Arbeitnehmer – ausreichend berücksichtigt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Klima und Umweltschutz in der Seeschifffahrt

- sich für die Einführung neuer Emissionsüberwachungsgebiete (ECA) bzw. für die europaweite Ausweitung der bestehenden Überwachungsgebiete einzusetzen und gleichzeitig auf globale Standards hinzuwirken;
- eine effektive und für den Schifffahrtsbetrieb nicht invasive Überwachung von Schwefeloxid-Grenzwerten im Überwachungsgebiet (SECA) zu gewährleisten und dabei ausreichende Kontrollen und Bußgelder festzusetzen. Die Einführung der Überwachung von Stickoxid-Grenzwerten (NECA) ist weiterhin zu unterstützen. Ermöglicht werden sollen Werftprobefahrten, für Schiffe, die diese Werte nicht erfüllen sowie der Zugang für Tier II Schiffe zu Werften in zukünftigen NECA –Gebieten;
- im Rahmen der Internationalen Maritimen Organisation (IMO) die bereits verabredeten Regelungen zur Verbesserung des Umweltschutzes in der Seeschifffahrt durchzusetzen;
- den IMO IGF Sicherheitscode für Brennstoffe schnellstmöglich zu ratifizieren;
- gemeinsam mit den Ländern und der Wirtschaft eine LNG-Strategie mit Ausbausritten und den dafür benötigten Zeithorizont zur perspektivischen Nutzung von verflüssigtem Erdgas (LNG, „liquefied natural gas“) und für den Aufbau einer leistungsfähigen Infrastruktur zur Nutzung von LNG zu entwickeln. Im Rahmen dieser Strategie sind die Schaffung von einheitlichen Standards für den Umgang mit LNG und die Etablierung eines einheitlichen Genehmigungsmanagements sowie die Weiterentwicklung des Rahmens schiffbaulicher Standards für die Nutzung von LNG (IMO / IGF Code) zu prüfen;
- ein Förderprogramm für Investitionen in den Neu- oder Umbau von Schiffen mit LNG-Antrieb und dessen technische Weiterentwicklung zu etablieren;
- die Errichtung und den Betrieb eines deutschen LNG-Terminals zur Schaffung von Versorgungssicherheit im nationalen Interesse zu begleiten;
- die Möglichkeiten zur Erarbeitung eines umfassenden nationalen Konzepts zum Klimaschutz im Seeverkehr zu prüfen;
- ein deutliches Signal gegen IUU-Fischerei zu setzen und die EU-Verordnung für „Illegale, nicht gemeldete und unregulierte Fischerei“ (IUU) effektiv umzusetzen, ausreichend Personal zur Überprüfung einzusetzen und dabei den risikobasierten Ansatz zur Prüfung von Fangbescheinigungen anzuwenden. Fischimporte ohne ausreichenden Nachweis der Legalität sollen konsequent abgelehnt werden. Zu unterstützen ist die EU-weite Einführung einer elektronischen, zentralen Datenbank der Fangbescheinigungen sowie auf internationaler Ebene die Einführung obligatorischer IMO-Nummern zur Kennzeichnung von Fischereifahrzeugen;
- die deutsche Rohstoffstrategie mit Blick auf die Chancen des Tiefseebergbaus weiterzuentwickeln und Forschungsmittel sowohl für die Erkundung als auch die Nutzbarmachung zur Verfügung zu stellen. Hierbei sind strenge Standards bezüglich Umweltverträglichkeit, Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit zu setzen und negative Auswirkungen auf die Einsatzmöglichkeiten der deutschen Forschungsflotte in jedem Fall zu vermeiden. Hier stehen wir erst am Anfang einer Erfolg versprechenden Entwicklung.

Schiffbau- und Meerestechnik

- den Technologiestandort Deutschland auch zukünftig im Bereich der Marine- und Werftindustrie zu stärken und den Überwasserschiffbau als Schlüsseltechnologie Deutschlands einzustufen. Auch für die Zukunft müssen F/E-Mittel für Überwassereinheiten bereitstehen;
- den seit 01.01.2015 geltenden EU-Förderrahmen für Forschung, Entwicklung und Innovation optimal zu nutzen;
- das Förderprogramm „Maritime Technologien der nächsten Generation“ bis Ende 2017 zu verlängern und zu erhöhen;
- die Neustrukturierung der Innovationsförderung im Bereich Schiffbau- und Meerestechnik voran zu treiben, den Mitteleinsatz des Bundes zu erhöhen und den Kofinanzierungsanteil der Länder von 50 Prozent auf 33 Prozent abzusenken. Voraussetzung für eine Erhöhung der Bundesmittel ist eine Zusage der Länder, ihren Kofinanzierungsanteil zu erbringen;
- zu prüfen, ob bei der Neustrukturierung der Innovationsförderung im Bereich Schiffbau- und Meerestechnik auch Tests von Prototypen (Implementierung) gefördert werden können;
- die Green-Shipping-Technologien als Schwerpunkt im Rahmen der Innovationsförderung im Bereich Schiffbau- und Meerestechnik zu definieren und die Entwicklung einer Greentech-Strategie für die maritime Wirtschaft voranzutreiben;
- weitere Projekte zur Gewinnung von Meeresenergie aus Wellen, Strömung und Gezeiten zu fördern;
- darauf hinzuwirken, dass im Fährbetrieb verstärkt Fahren mit Elektroantrieb eingesetzt werden;
- Prozesse und Abläufe im Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle weiter zu optimieren, damit Vorgänge (z.B. Exportgenehmigungen) schnell und transparent entschieden werden können;
- weiterhin Forschungsstrukturen zu unterstützen, die übergreifende Fragestellungen der Technologie und Forschungsentwicklung bearbeiten;
- weiterhin die bestehenden Finanzierungsinstrumente für den Schiffbau – hierzu gehören die Exportkreditgarantien des Bundes (Hermesabdeckungen) und die so genannten CIRR-Zinsausgleichsgarantien des Bundes – flexibler im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten (EU, OECD und Haushaltsrecht) einzusetzen, um den deutschen Werften im internationalen Wettbewerb annähernd gleiche Bedingungen zur Verfügung zu stellen. Darüber hinaus ist es für die Wettbewerbsfähigkeit der Werften entscheidend, dass die Länder die Möglichkeiten der Schiffbaubürgschaften flexibel ausschöpfen;
- bei dem Thema Schiffsfinanzierung den Dialog mit allen Beteiligten fortzusetzen und verschiedene Finanzierungsmodelle zu diskutieren (z.B. discounted cash flow / Long Term Asset Value);
- den etablierten Dialog im Rahmen von „LeaderSHIP Deutschland“ zum Ziel der Entwicklung einer Zukunftsstrategie unter Einbindung aller relevanten Akteure aus Wirtschaft, Politik und Gewerkschaften weiterzuentwickeln;
- die Umsetzung und Weiterentwicklung des Nationalen Masterplans Maritime Technologien (NMMT) zu einer Strategie für alle maritimen Technologien voran zu treiben, um die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit der Branche und speziell Arbeitsplätze am Standort Deutschland zu sichern und den volkswirtschaftlichen Nutzen der Branche zu betonen. Wichtige Bestandteile sind dabei Offshore Öl und Gas, Offshore Windenergie, Innovativer Schiffbau, Tiefseebergbau, zivile maritime Sicherheit und Unterwassertechnologien;

- die Schwerpunkte des NMMT durch Pilot- und Referenzprojekte noch stärker sichtbar zu machen;

Offshore-Windindustrie

- mit dem Ausschreibungsdesign einen fairen und transparenten Wettbewerb unter Wahrung der Akteursvielfalt zu schaffen und einen kontinuierlichen, verlässlichen und gesamtwirtschaftlich sinnvollen Ausbaupfad zu ermöglichen;
- im Zuge der Umstellung auf ein Ausschreibungsdesign, eine bedarfsgerechte Netzanbindung zu verfolgen und damit einen kontinuierlichen Ausbau zur Erreichung des Zieles von 15 Gigawatt Offshore-Windenergie in 2030 sicherzustellen;
- sicherzustellen, dass hinreichende Netzkapazitäten für den kontinuierlichen Ausbau vorhanden sind;
- die aktuellen Herausforderungen bei der Synchronisierung und der Fertigstellung der Netzanbindung und der Windparks zu definieren und Lösungsansätze zu erarbeiten und damit Beschleunigungs- und Kostendegressionspotenziale zu erschließen;
- Rahmenbedingungen und Regelungen für die Planung und Realisierung der Netzanschlüsse sicher und langfristig anzulegen;
- Erhalt und Ausbau der Wertschöpfung und der Beschäftigung als zentrale Bestandteile in die Maritime Strategie aufzunehmen;
- die Werften durch den Abbau von Handelshemmnissen weiter zu unterstützen sowie flankierende Exportfinanzierungen weiterhin zur Verfügung zu stellen und weiteren Bedarf zu prüfen;
- die Möglichkeiten der Kostensenkung durch Innovationen, Optimierungen und Kooperation als gemeinsames Ziel aller Beteiligten (von Politik und Industrie) auszuschöpfen;
- sich weiterhin für eine europäische und globale Harmonisierung von Vorschriften und Normen für den Bau und Betrieb von Spezialschiffen und Offshore-Plattformen einzusetzen;
- Forschung und Erprobung nachhaltiger Verfahren im Bereich der Fischzucht in Offshore-Windparks weiter voranzutreiben;
- weiterhin Initiativen im Bereich Ausbildung in der Offshore-Industrie zu unterstützen, um den Fachkräftebedarf der Zukunft zu decken;

Maritime Sicherheit

- durch geeignete Maßnahmen den Aspekt der maritimen Sicherheit verstärkt zu berücksichtigen und dabei
 - a) darauf hinzuwirken, die Sicherheit auf Schiffen – angesichts der Tatsache, dass 96% aller Fehler auf menschliches Versagen zurückzuführen sind – weiter zu verbessern;
 - b) sich dafür einzusetzen dass der Einsatz privater bewaffneter Sicherheitsdienste mit Zertifizierung durch das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle auch innerhalb der territorialen Hoheitsgewässer von Staaten mit erhöhtem Risiko von bewaffnetem Raub auf See durch die jeweiligen Anrainerstaaten gestattet wird;
 - c) die Regionalorganisationen am Golf von Guinea bei der Einrichtung von Multinational Centre of Coordination (CMC) zu unterstützen, sowie auf eine Verbesserung des Lage-und Informationsaustausches hinzuwirken;

- d) die Entwicklung und Fortschreibung eines internationalen Munitionskatasters in Nord- und Ostsee zur Erfassung des Gefährdungspotenzials nach exaktem Ort, Art, Menge, Zustand durchzuführen. Hierzu sollte die Ergänzung des bisherigen Erkenntnisstandes durch eine flächendeckende sowie systematische Erfassung der Munitionskörper erfolgen. Diese Maßnahme ist zum einen notwendig um Mensch und Natur zu schützen, zum anderen

werden dadurch Gefahren von der deutschen maritimen Wirtschaft abgewendet;

- hinsichtlich der stark wachsenden Zahl von Flüchtlingen im Mittelmeer und der Situation an Bord bei Rettungsaktionen ziviler Handelsschiffe auf eine Verstärkung der staatlichen oder beauftragten Seenotrettung hinzuwirken;
- bei der wettbewerblichen Beschaffung von Schiffen und Booten im europäischen Binnenmarkt durch öffentliche Auftraggeber ist zu beachten, dass für alle Unternehmen gleiche Wettbewerbsbedingungen gelten. Dazu gehören vor allem gleiche Rahmenbedingungen im Vergabeprozess. Dies ist gerade für die privatwirtschaftlich strukturierten kleinen und mittleren Unternehmen in Deutschland und die deutsche Verteidigungsindustrie im Verhältnis zu europäischen Wettbewerbern von hoher Bedeutung. Die Bundesregierung soll zudem bei der Beschaffung im EU-weiten Wettbewerb auf gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen staatlich subventionierten und frei auf dem Markt agierenden Rüstungsunternehmen achten;
- in Anbetracht der zunehmenden Bedeutung des maritimen Raumes für den Wohlstand und die Sicherheit Deutschlands und der Europäischen Union die Europäische Maritime Sicherheitsstrategie und den entsprechenden Aktionsplan mit geeigneten Maßnahmen umzusetzen und dabei:
 - a) vorrangig die ressortübergreifende Beteiligung an und weitere Integration von vorhandenen europäischen Seeraumüberwachungsnetzwerken voranzutreiben,
 - b) deren Vernetzung mit weltweiten Seeraumüberwachungsnetzwerken zu fördern,
 - c) den maritimen Raum in und um Europa mitzugestalten.

Berlin, den 13. Oktober 2015

Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und Fraktion

Thomas Oppermann und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.