

Antrag

der Abgeordneten Dr. Joachim Pfeiffer, Eckhardt Rehberg, Thomas Bareiß, Veronika Bellmann, Dirk Fischer (Hamburg), Erich G. Fritz, Dr. Michael Fuchs, Michael Grosse-Brömer, Dr. Matthias Heider, Ernst Hinsken, Robert Hochbaum, Dieter Jasper, Andreas Jung (Konstanz), Hans-Werner Kammer, Jürgen Klimke, Andreas G. Lämmel, Ulrich Lange, Matthias Lietz, Stephan Mayer (Altötting), Dr. h. c. Hans Michelbach, Dr. Mathias Middelberg, Stefan Müller (Erlangen), Dr. Georg Nüßlein, Franz Obermeier, Rita Pawelski, Ulrich Petzold, Dr. Heinz Riesenhuber, Albert Rupprecht (Weiden), Anita Schäfer (Saalstadt), Nadine Schön (St. Wendel), Christian Freiherr von Stetten, Lena Strothmann, Andrea Astrid Voßhoff, Kai Wegner, Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und der Fraktion der CDU/CSU

sowie der Abgeordneten Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Martin Lindner (Berlin), Torsten Staffeldt, Claudia Bögel, Klaus Breil, Birgit Homburger, Manfred Todtenhausen, Sebastian Blumenthal, Rainer Brüderle und der Fraktion der FDP

Den Wandel in der maritimen Wirtschaft begleiten und ihre nationale Aufgabe für den Wirtschaftsstandort Deutschland herausstellen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der weltweite Güter-, und Rohstoffaustausch sowie der Personenverkehr werden weiter zunehmen und die ökonomischen Strukturen bestimmen. Die damit einhergehende Bedeutung der Weltmeere rückt mehr und mehr in den Fokus der gesellschaftlichen, wissenschaftlichen und politischen Debatten.

Das Meer ist Wirtschafts- und Lebensraum sowie Nahrungs- und Ressourcenquelle zugleich. Schutz- und Nutzungsansprüche stehen daher in einem Spannungsverhältnis, das es weiterhin für die Politik auszubalancieren gilt. Die Seeschifffahrt rückt in diesem Zusammenhang noch stärker in den Mittelpunkt.

Fast 95 Prozent des interkontinentalen Warenaustauschs und 90 Prozent des europäischen Außenhandels verlaufen über den Seeweg. 60 Prozent der deutschen Exporte werden über den Seeweg transportiert. Zugleich importiert Deutschland einen Großteil seiner Rohstoffe über den Wasserweg. 40 Prozent der europäischen Wirtschaftsleistung wird an den Küsten erwirtschaftet. In den letzten Jahrzehnten ist der Welthandel um das Siebenfache gestiegen.

Das Meer und die maritime Wirtschaft Deutschlands mit nahezu 400 000 Beschäftigten und einem Umsatz von ca. 50 Mrd. Euro sind von großer volkswirtschaftlicher Bedeutung. Deutschland stellt weltweit die drittgrößte Handelsflotte. Bei Containerschiffen liegt Deutschland sogar an erster Stelle. In der verarbeitenden Industrie ist jeder zweite Arbeitsplatz vom Export abhängig und

demzufolge auch von der maritimen Wirtschaft. Zugleich ist die gesamte deutsche Wirtschaft und damit Deutschlands Wohlstand im Allgemeinen auf den Import von Rohstoffen und Gütern über den Seeweg angewiesen.

Da der Wohlstand und die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands in erheblichem Maße von der Sicherheit und freien Nutzung der Seewege abhängig sind, dürfen Aspekte der maritimen Sicherheit nicht außer Acht gelassen werden. Im Zuge der Globalisierung entstehen nicht nur neue Seewege. Die bereits vorhandenen Routen werden in einer bislang ungekannten Intensität genutzt und sind daher für Störungen besonders anfällig. Zu den aktuellen Gefahren im maritimen Umfeld zählen die organisierte Kriminalität, moderne Piraterie und maritimer Terrorismus. Ebenso stellen Folgen regionaler Umwelt- oder Naturkatastrophen Gefahren für den Seehandel dar. Unterbrechungen von Haupttrouten des internationalen Seefrachtverkehrs oder die zeitweilige Schließung von Häfen könnten Folgen dieser Gefährdungen sein. Die Sicherung des maritimen Standortes Deutschland ist deshalb eine nationale Aufgabe.

Das Jahr 2008 markierte einen Wendepunkt für die maritime Wirtschaft. Die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise traf auch die Transport- und Logistikbranche, die unmittelbar abhängig ist von der Entwicklung anderer Wirtschaftszweige und deren Nachfrage von Transportdienstleistungen. Die Seeschifffahrt musste infolgedessen nach Jahren des beständigen Wachstums und steigender Umsätze erhebliche Rückschläge erleiden. Während die deutsche Wirtschaft mit ihrem ausgeprägten Exportcharakter insgesamt gestärkt aus der Krise hervorging, konnte die deutsche Seeschifffahrt bislang nur einen schwachen zwischenzeitlichen konjunkturellen Aufschwung konstatieren, da die Branche mit am stärksten von weltweiten Konjunkturschwankungen betroffen ist. In diesem schwierigen globalen Marktumfeld entstanden neue Problemlagen, die einzelne maritime Branchenzweige vor neue Herausforderungen stellten:

Insbesondere die in Deutschland mittelständisch geprägte Schifffahrt – von etwa 400 Reedereien bereedern 280 weniger als zehn Schiffe – befindet sich in einer schwierigen Situation. In den prosperierenden Jahren vor der Krise wurden viele neue Schiffe von Reedereien in Auftrag gegeben, die oftmals das Risiko ausbleibenden Wirtschaftswachstums und konjunktureller Schwächen nicht berücksichtigten. Aufgrund der dadurch entstandenen Überkapazitäten liegen die Charraten trotz leichter zwischenzeitlicher Verbesserungen nach wie vor auf einem vielfach nicht auskömmlichem Niveau. Eine spürbare Verbesserung der Marktsituation wird frühestens für das Jahr 2014 prognostiziert. In dieser schwierigen Marktsituation stellt der Rückzug einiger schiffsfinanzierender Banken aus diesem Geschäftsfeld für die maritime Wirtschaft eine zusätzliche Herausforderung dar. Hinzu kommen neue regulatorische Anforderungen an die Finanzwirtschaft, die langfristige Finanzierungsmodelle erschweren. Mit vielfältigen politischen Maßnahmen, etwa der Tonnagesteuer, Lohnkostenzuschüssen, dem Lohnsteuereinbehalt und der Ausbildungsplatzförderung, konnten in den letzten Jahren im Bereich der Seeschifffahrt gleichwohl weiter positive Akzente gesetzt werden. Die Tonnagesteuer gilt zu Recht als eine Erfolgsgeschichte für den Schifffahrtsstandort Deutschland. Seit ihrer Einführung konnte die Anzahl der Schiffe deutscher Reedereien von rund 1 800 Schiffen auf aktuell fast 3 600 verdoppelt und die Zahl der Beschäftigten auf See und an Land beträchtlich gesteigert werden. Unternehmerisches Wirken wurde an den Standort Deutschland gekoppelt.

Weitere wichtige Impulse setzen das seit Jahresbeginn 2013 geltende neue Flaggenrechtsgesetz und die Gründung der Stiftung „Schifffahrtsstandort Deutschland“, die aus finanziellen Beiträgen der Reederschaft die Ausbildung von Seeleuten und das Ausfahren der Patente fördern wird. Die Verabschiedung eines umfassenden neuen Seearbeitsgesetzes auf Basis des internationalen Seearbeitsübereinkommens (Maritime Labour Convention, MLC) der International

Labour Organization (ILO) und die zeitnah angestrebte Ratifizierung des Seearbeitsübereinkommens durch Deutschland sind weitere positive Entwicklungen. In diesem Zusammenhang muss allerdings auch von den Reedern gefordert werden, im Sinne der Zukunftsfähigkeit der Branche ausreichend Ausbildungs- und Praktikumsplätze für angehende Nautiker zur Verfügung zu stellen.

Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist als meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt für den deutschen maritimen Standort von herausragender Bedeutung. Die Bundesregierung hat nach ihrem Amtsantritt unverzüglich Maßnahmen zur Reparatur und Instandhaltung der Schleusen sowie den Bau der fünften Schleuse in Brunsbüttel in Angriff genommen, um den Instandhaltungsstau der Jahre zuvor abzubauen. Die Mängel werden durch die zusätzlichen Mittel des Infrastrukturbeschleunigungsprogrammes schnellstmöglich beseitigt. Der Deutsche Bundestag unterstützt außerdem die Bundesregierung bei der Bereitstellung der weiteren erforderlichen Haushaltsmittel. Ebenso wird durch die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung dafür gesorgt, dass Defizite im Bereich Planung und Vergabe beseitigt werden und die Ressourcenausstattung (Personal und Sachmittel) an Wasserstraßen mit hoher Verkehrsfunktion in erforderlichem Umfang sichergestellt wird.

Der Schiffbau befindet sich trotz steigender Auftragseingänge und verbesserter wirtschaftlicher und politischer Rahmenbedingungen in einer angespannten Situation, die durch einen notwendigen strukturellen Veränderungsdruck hervorgerufen wird. Die Branche steht durch eine verschärfte internationale Konkurrenzsituation und die sich verändernde Marktlage seit einigen Jahren vor der Aufgabe, den Transformationsprozess von standardisierten Produktionsabläufen zu individuellen Fertigungssystemen erfolgreich zu bewältigen. Die Schiffbauindustrie in Deutschland hat zudem mit der ausgeprägten Subventions- und Förderungspolitik anderer Industrienationen, vor allem in Asien, zu kämpfen. Die dadurch weltweit entstandene Kapazitätsausweitung liegt inzwischen rund 50 Prozent über dem tatsächlichen Bedarf.

Der Containerschiffbau in Deutschland ist mittlerweile ein abgeschlossenes Kapitel der traditionsreichen Schiffbaugeschichte. Neue Aufträge erfordern individuelle innovative und anspruchsvolle Konzeptionen. Dieser Strukturwandel der gesamten Branche ist in vielen Fällen erfolgreich verlaufen. So blieb die Zahl der Seeschiffswerften, die im zivilen und militärischen Neubau-, Reparatur- und Umbaugeschäft tätig sind, seit 2008 nahezu unvermindert bei etwas über 40 Werften, die seitdem in die Insolvenz gerieten; diese konnten mit angepassten Kapazitäten und geänderten Geschäftskonzepten häufig weitergeführt werden. Dieser Prozess dauert bis heute an und wird durch die Aktivitäten der Bundesregierung, etwa die Innovationsbeihilfen für den deutschen Schiffbau unterstützt. Die Zahl der Beschäftigten der deutschen Schiffbaubetriebe ist trotz unternehmerischer Umstrukturierungen in vielen Werften stabil, in machen sogar steigend.

Die deutschen Werften verbuchten im Jahr 2012 einen verbesserten Auftragszugang gegenüber dem Vorjahr. Belief sich der Auftragseingang im Jahr 2011 auf knapp 3 Mrd. Euro, konnte im Jahr 2012 ein Auftragsvolumen von 3,3 Mrd. Euro verbucht werden (ohne Marineaufträge). Die Ausrichtung auf den Spezialschiffbau ist ein erfolgreicher Weg, auch wenn die internationale Konkurrenz größer geworden ist.

Der weltweite Nachfrageeinbruch betrifft die gesamte herstellende maritime Industrie. Subventionierung, Protektionismus sowie die wachsende Forderung nach einheimischer Produktion bestimmen den internationalen Wettbewerb. Den Wettbewerbsverzerrungen muss auf allen Ebenen mit entschlossenem Handeln begegnet werden, um die Handlungsfähigkeit der maritimen Industrie zu erhalten. Die erfolgreiche LeaderSHIP-Initiative zeigt, dass durch einen

Schulterschluss zwischen Industrie, Politik und Sozialpartnern die Herausforderungen der Zukunft bewältigt werden können.

Im Zuge der Energiewende stellt der Ausbau der Offshore-Windkraft für die Werften und die Zulieferindustrie einen Zukunftsmarkt mit enormem Entwicklungs- und Wachstumspotential dar. Die mit dieser innovativen Technologie verbundenen Herausforderungen werden zu einem Generationenprojekt. Mit Anreiz- und Gewährleistungsmaßnahmen sowie dem 2011 initiierten Sonderprogramm „Offshore Windenergie“ der KfW Bankengruppe mit einem Kreditvolumen von 5 Mrd. Euro hat die Bundesregierung die Investitionsgrundlage deutlich verbessert. Dadurch werden in den kommenden Jahren enorme Wachstumspotentiale in der maritimen Branche freigesetzt und zugleich Forschung und Produktinnovation vorangetrieben. Auch die deutschen Häfen profitieren als Produktions- und Logistikzentren von dieser Entwicklung.

Die deutschen Seehäfen haben die Krise weitestgehend überwunden und setzen ihren Wachstumskurs weiter fort. Nach dem Einbruch des Güterumschlags im Jahr 2009 um rund 18 Prozent stieg der deutsche Seegüterumschlag bereits 2010 wieder um 6 Prozent auf 275 Millionen Tonnen an. Im Jahr 2012 erreichte der Güterumschlag nochmals mit rund 2 Prozent Wachstum einen neuerlichen Rekordwert. Insgesamt wurden in den deutschen Seehäfen 2012 298,1 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen, obgleich der Güterverkehr insgesamt in Deutschland rückläufig ist. Damit tragen die Häfen als logistische Dienstleistungszentren und Industriestandorte nach wie vor zum anhaltenden wirtschaftlichen Erfolg Deutschlands in besonderer Weise bei.

In der Meerestechnik eröffnen sich große wirtschaftliche Potentiale für deutsche Unternehmen. Diese resultieren aus der zunehmenden Bedeutung des Meeres unter anderem für die Energie-, Rohstoff- oder Nahrungsmittelversorgung. Die deutsche Meerestechnik profitiert bisher unterproportional von diesen Märkten, besitzt als hochspezialisierte und innovative Zulieferindustrie aber eine hohe fachliche Reputation. Sie kann in diesem Hochtechnologiebereich dazu beitragen, eine nachhaltige und sichere Nutzung des Meeres sicherzustellen. Es ist Zielsetzung der Bundesregierung, die Wachstums- und Beschäftigungspotentiale der Meerestechnik zu erschließen. Mit dem Nationalen Masterplan Maritime Technologien (NMMT) hat die Bundesregierung ein gutes strategisches Instrument hierfür geschaffen.

In der maritimen Branche vollzieht sich derzeit ein Strukturwandel, der, bedingt durch branchenspezifische Eigenheiten, eine anhaltend problematische Marktlage und Veränderungen im Bereich der Schiffsfinanzierung langfristige Herausforderungen mit sich bringt. Die vorhandenen politischen Instrumentarien haben in Teilen dazu beitragen können, dass dieser Strukturwandel positiv vollzogen werden konnte. Es sind in erster Linie die Akteure der Branche selbst, die bei Bedarf eine Konsolidierung einleiten müssen und diesen Prozess in verschiedenen Fällen auch schon vorgenommen haben. Umstrukturierungen und Anpassungen an veränderte Marktbedingungen werden von der Bundesregierung und den Koalitionsfraktionen konstruktiv begleitet.

Die Bundesregierung und die Koalitionsfraktionen haben sich im besonderen Maße für die Belange der maritimen Wirtschaft eingesetzt:

- Das Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt (Maritimes Bündnis) wurde auf eine neue, zukunftsfähige Grundlage gestellt. Mit dem Flaggenrechtsänderungsgesetz wurde die Voraussetzung dafür geschaffen, dass die Förderung von Ausbildung und Beschäftigung zukünftig deutlich verbessert wird. Erstmals stehen insgesamt rund 90 Mio. Euro p. a. zur Förderung von Beschäftigung und Ausbildung in der Seeschifffahrt am Standort Deutschland zur Verfügung – rund 60 Mio. Euro werden vom Bund zur Verfügung gestellt, rund 30 Mio. Euro bringt die Reederschaft selbst auf.

- Allein durch das Gesetz zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation wurden zahlreiche bürokratische Hemmnisse abgebaut. Besonders ist dabei hervorzuheben, dass es erstmals gelang, die verwaltungsmäßige Durchführung in der Hand einer Bundesbehörde zu bündeln (BG Verkehr), so dass die Reeder künftig für den Bereich des Seearbeitsrechtes nur noch ein einzige Behörde als Ansprechpartner haben. Im Sinne eines fairen Wettbewerbs wird ferner die weltweite Durchsetzung von Mindeststandards der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute an Bord von Handelsschiffen durch das Gesetz gefördert.
- Ein zukunftsfähiges neues Seehandelsrecht wurde geschaffen. Das bisherige Seehandelsrecht galt als veraltet und schwer verständlich. Mit der Novellierung wurde das Seehandelsrecht klarer strukturiert, das Seefrachtrecht behutsam modernisiert und erstmals eine gesetzliche Grundlage für die Verwendung elektronischer Beförderungsdokumente geschaffen. Weitere Schwerpunkte der Seehandelsrechtsreform waren die Schiffsüberlassungsverträge (erstmalige Regelung der Bareboat Charter und der Zeitcharter), die Rechtsstellung des Kapitäns (Streichung der Regelung über die quasivertragliche Haftung gegenüber allen Reiseinteressenten in Anpassung an die Rechtswirklichkeit) sowie die Haftung für Schäden von Passagieren auf See- und Binnenschiffen (Angleichung an EU-Recht).
- Durch die Erweiterung und Verlängerung des Atalanta-Mandats der deutschen Marine sowie verbesserte Maßnahmen der Eigensicherung durch die Reedereien ist die Zahl der Angriffe von Piraten am Horn von Afrika zurückgegangen. Eindeutige Regularien zur Zulassung privater Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen, die den deutschen Reedern bei ihren Selbstschutzmaßnahmen Rechtssicherheit geben, wurden auf den Weg gebracht.
- Mit dem Gesetz zur Änderung des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes und zur Änderung sonstiger schiffahrtsrechtlicher Vorschriften wurde nicht nur das Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz an die EU-Vorgaben angepasst und klarer strukturiert, darüber hinaus wurde ein seit Jahren bestehendes Problem im Bereich der Verfolgung von Alkoholmissbrauch durch Schiffsoffiziere in der Seeschifffahrt behoben und entsprechend die Sicherheit im Seeverkehr verbessert.
- Es wurden neue Akzente für mehr Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung und zur besseren Einbindung Dritter gesetzt. In diesem Zusammenhang wurde die Prüfung einer gemeinsamen Bereederung der bundeseigenen Schiffe in Auftrag gegeben. Darüber hinaus wurde die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) verpflichtet, insbesondere die private Bereederung von Wasserfahrzeugen zu prüfen und im Falle der Wirtschaftlichkeit auch zu vollziehen. Ferner wurden in der WSV die Verwaltungsstrukturen deutlich gestrafft.
- Die Rahmenbedingungen für den maritimen Kombinierten Verkehr wurden durch die Novellierung der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen verbessert.
- Im Bereich der Verkehrs- und Energieinfrastruktur wurden zahlreiche Verbesserungen erzielt, darunter insbesondere die Verfahrensbeschleunigung für den Bau von Stromtrassen, die Haftungsentlastung für Offshore-Betreiber sowie die Priorität für die Verbesserung der infrastrukturellen Anbindung der Seehäfen und für den Ausbau des NOK.
- Der Beitrag der Schifffahrt zum Umwelt- und Klimaschutz wurde durch die Verbesserung internationaler Vorschriften zum Einsatz von LNG als Schiffs-kraftstoff und durch eine bessere Förderung der Landstromversorgung sowie den Beitritt Deutschlands zu internationalen Übereinkommen und deren Umsetzung (z. B. Ballastwasserübereinkommen, Anlage VI des MARPOL-

Übereinkommens, Übereinkommen von Nairobi über die Beseitigung von Wracks) stärker akzentuiert.

- Durch die Liberalisierung der Führerscheinplichten und durch Entbürokratisierung der Vorschriften für den Wassersport wurde einerseits diese Branche nachhaltig gestärkt und andererseits der Wassersport für die Menschen attraktiver gemacht.
- Durch die Aufstockung der Mittel für die Innovationsbeihilfen zugunsten der deutschen Werftindustrie und die anhaltenden Bemühungen durch Innovationsförderung wurden die Wettbewerbsbedingungen der deutschen Werften gestärkt.
- Die Förderung von umweltfreundlichen Motoren für Binnenschiffe und zur Modernisierung der deutschen Binnenschiffsflotte wurde im Bundeshaushalt 2013 erhöht.
- Die Erhöhung der Beihilfen zur Ausbildungsförderung in der Binnenschifffahrt trägt dazu bei, dem Fachkräftemangel wirksam zu begegnen.
- Die Initiative der maritimen Sicherheitsforschung im Projekt „F&E und Echtzeitdienste für die Maritime Sicherheit“ der Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) wurde mit einem Gesamtvolumen von 70 Mio. Euro für zehn Jahre befördert und unterstützt.
- Die Bundesmittel für Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen der Bundeswasserstraßen wurden im Bundeshaushalt 2013 erhöht und zusätzliche Mittel für den NOK im Rahmen der Infrastrukturbeschleunigungsprogramme I und II bereitgestellt.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt

die laufenden Aktivitäten der Bundesregierung, über das bisher Erreichte den maritimen Standort in Deutschland im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel weiter zu stärken, insbesondere

- die Aktivitäten der Bundesregierung, die Entbürokratisierung und Optimierung der Vorschriften für die Seeschifffahrt weiter voranzutreiben und weiter zu forcieren, um die Attraktivität der deutschen Flagge zu stärken;
- die Initiative des Maritimen Koordinators zum Nationalen Masterplan für Maritime Technologien als wichtigen Baustein zur Stärkung des maritimen Standorts Deutschland;
- die finanzielle Aufstockung der Bundesmittel im FuE-Förderprogramm „Maritime Technologien der nächsten Generation“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie. Damit wird der Meerestechnik und dem Schiffbau ein höherer Stellenwert gegeben;
- die Maßnahmen der Bundesregierung zur Stärkung der Infrastrukturvorhaben als Bestandteil seiner Entwicklungszusammenarbeit, so dass deutsche Werften sich vermehrt um Aufträge im Rahmen dieser Entwicklungszusammenarbeit bemühen konnten;
- die Fortsetzung der steuerlicher Anreize (Tonnagesteuer und Lohnsteuereinkhalt) zur Stärkung des Schifffahrtsstandortes Deutschland;
- die Fortsetzung der Zuweisungen des Bundes an die Bundesländer für Investitionen im Bereich der Seehäfen und die Fortschreibung des Nationalen Hafenkonzeptes.

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

angesichts der nach wie vor bestehenden Probleme und Herausforderungen, insbesondere der anhaltenden Finanzierungskrise in der Seeschifffahrt und des laufenden Strukturwandels in der Schiffbau- und Zulieferindustrie sowie der weiterhin angespannten Marktlage, die Bemühungen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft der deutschen maritimen Wirtschaft aufrechtzuerhalten und zu intensivieren, insbesondere

1. weiterhin die bestehenden Finanzierungsinstrumente für den Schiffbau – hierzu gehören die Exportkreditgarantien des Bundes (Hermesdeckungen) und die so genannten CIRR-Zinsausgleichsgarantien des Bundes – flexibel im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten (EU, OECD und Haushaltsrecht) einzusetzen, um den deutschen Werften im internationalen Wettbewerb annähernd gleiche Bedingungen zur Verfügung zu stellen. Für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Werften ist es darüber hinaus wichtig, dass die Länder die Möglichkeiten der Schiffbaubürgschaften flexibel ausschöpfen;
2. die Bemühungen der deutschen Reeder, die aktuellen Probleme der Schiffsfinanzierungen zu lösen, durch geeignete Maßnahmen zu unterstützen, etwa
 - a) durch Schreiben des Bundesministeriums der Finanzen klarzustellen, dass reine Erlöspools nicht der Versicherungsteuer unterliegen und dadurch für Rechtssicherheit zu sorgen,
 - b) die Bemühungen, den sogenannte Long Term Asset Value (LTAV) als alternatives Schiffsbewertungsverfahren einzusetzen, zu prüfen und ggf. zu unterstützen und
 - c) die bestehenden Programme der KfW Bankengruppe für die Finanzierung umweltfreundlicher Nachrüstmaßnahmen für Seeschiffe zu optimieren;
3. unter Verstärkung der Fördermittel für die Seeschifffahrt von jährlich knapp 60 Mio. Euro für die nächsten Jahre die erfolgreiche Arbeit im Maritimen Bündnis fortzuführen und an den getroffenen Zusagen weiterhin festzuhalten;
4. eine einheitliche moderne Flaggenstaatverwaltung zu schaffen, um die Attraktivität der deutschen Flagge zu stärken;
5. sich bei der Europäischen Union für eine Fortsetzung der bisherigen Leitlinie zur Förderung der Seeschifffahrt nach ordnungspolitischen Grundsätzen einzusetzen;
6. in der Europäischen Union dafür einzutreten, dass auch künftig die einzelnen EU-Mitgliedstaaten bei der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) vertreten sind und deren Vertretungsanspruch im Rahmen der Vorgaben des Vertrages von Lissabon nicht durch eine alleinige Repräsentanz der EU ersetzt wird, damit die Mitgliedstaaten ihre Rechte und Pflichten als Mitglieder der Vereinten Nationen (VN) wahrnehmen können;
7. im Rahmen der begonnenen Reform der WSV Strukturen zu organisieren, die den Bedürfnissen der umfassenden Aufgabenerledigung (Ausbau, Betrieb und Unterhaltung, Infrastruktur, Verkehrsmanagement) gerecht werden;
8. im Rahmen der laufenden Reform der WSV für transparente Verfahren zur Prüfung weiterer Vergaben an Dritte nach Wirtschaftlichkeitskriterien zu sorgen, z. B. durch Einführung einer einheitlichen Kosten- und Leistungsrechnung;
9. die in der begonnenen Reform der WSV enthaltene Netzkategorisierung so umzusetzen, dass die in die höchste Prioritätskategorie A eingeordneten seewärtigen Zufahrten entsprechend ihrem kalkulierten Verkehrs- und Güteraufkommen zügig ausgebaut werden;

10. die für den Seehafenhinterlandverkehr wichtigen Verkehrsprojekte im nächsten Bundesverkehrswegeplan gesondert auszuweisen, um damit die besonders hohe bundesweite wirtschaftliche und verkehrliche Bedeutung der Häfen und ihrer Anbindung bei den zukünftigen Infrastrukturinvestitionen deutlich hervorzuheben. Im Vordergrund stehen dabei die Engpassbeseitigung und Ertüchtigung von Knoten, um einen zuverlässigen Transport auf den Hauptachsen von und zu den Seehäfen zu ermöglichen. Hierbei sind besonders die Engpässe in den Binnenschiffahrtsstraßen zu beseitigen, um mehr Güterverkehr auf das umweltfreundliche Binnenschiff zu verlagern;
11. durch geeignete Maßnahmen dafür zu sorgen, dass es durch die Einführung der letzten Stufe des Grenzwerts für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen ab dem 1. Januar 2015 nicht zu Verkehrsverlagerungen vom Seeweg auf die Straße kommt und sich zugleich in der EU und bei der IMO weiterhin dafür einzusetzen, dass auch das Mittelmeer, die Atlantikküste und das Schwarze Meer als Schwefelemissions-Überwachungsgebiete (SECAs) ausgewiesen werden;
12. das Hong-Kong-Abkommen der IMO zügig zu ratifizieren und sich auf europäischer Ebene für dessen Ratifizierung durch die europäischen Partner einzusetzen, um den Gefahren für Mensch und Umwelt, die mit dem Abwracken alter Schiffe – insbesondere in den Ländern Indien, Pakistan und Bangladesch – häufig verbunden sind, wirksam entgegenzutreten. Eine EU-Verordnung, die über das Hong-Kong-Abkommen hinausgeht, dessen weltweite Anwendung untergräbt und zudem die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Flaggen nachhaltig schwächt, ist abzulehnen;
13. die Offshore-Industriepartner aufzufordern, die geschaffenen Anreiz- und Gewährleistungsinstrumentarien zu nutzen und die Zurückhaltung bei Investitionen in die Offshore-Windenergie als eine tragende Säule der Energiewende aufzugeben und den Ausbau dieser Technologie zu beschleunigen;
14. die Initiative „LeaderSHIP 2020“ der EU zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Schiffbauindustrie in Europa weiterhin zu unterstützen und die Bemühungen der Normenstelle Schiffs- und Meerestechnik bei der Erarbeitung nationaler und internationaler Normen für die Offshore-Windindustrie weiterhin zu unterstützen und positiv zu begleiten;
15. bei Errichtung und Betrieb von Offshore-Anlagen in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone die alleinige Verantwortung der Anlagenbetreiber für den Schutz von Sicherheit und Gesundheit der dort tätigen Arbeitnehmer zu achten;
16. eine schnelle und sachgerechte Regelung zu verabschieden, um die Vorschriften für Crew- und Versorgungsschiffe im Offshore-Bereich anzupassen, damit die derzeit angewandten Regelungen für die Sicherheit auf Fahrgastschiffen nicht zu Wettbewerbsnachteilen führen;
17. zu prüfen, den Schiffbau und die Meerestechnik in die Hightech-Strategie der Bundesregierung einzubeziehen;
18. durch geeignete Maßnahmen wie eine Öffentlichkeitskampagne die Länder zu unterstützen, mit den Unternehmen der maritimen Branche dem Nachwuchsmangel aufgrund der Demographieentwicklung entgegenzuwirken;

19. durch geeignete Maßnahmen den Aspekt der maritimen Sicherheit verstärkt in die Betrachtungen einfließen zu lassen und dabei
- a) die technischen Voraussetzungen für ein organisationsübergreifendes, flexibles und integriertes maritimes Lagebild zu verbessern und auszubauen, um Risiken eher zu erkennen und zu analysieren,
 - b) eine operationsgerechte Ausstattung der Einsatzkräfte von Bund und Ländern zu gewährleisten und
 - c) die Interaktionsfähigkeit der Führungs- und Informationssysteme aller beteiligten Einrichtungen von Bund und Ländern noch weiter zu verbessern.

Berlin, den 19. März 2013

Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und Fraktion
Rainer Brüderle und Fraktion

