

## *Schifffahrt verbindet*

Fraktionsbeschluss 13. Dezember 2011

Die maritime Wirtschaft ist ein wichtiger Wirtschaftszweig für das gesamte Bundesgebiet. Heute sind hier in Deutschland etwa 400.000 Menschen beschäftigt. Dabei besteht die maritime Wirtschaft längst nicht mehr nur aus Seeschifffahrt, Fischerei oder Schiffbau – sondern viel mehr auch aus den Bereichen Meerestechnologie, Energie, Finanzwirtschaft und Logistik. Durch den weltweiten Warenhandel profitiert Deutschland als Außenhandelsnation ganz besonders von der vielfältigen maritimen Wirtschaft. An der zukünftigen Entwicklung der Branche wird sich zeigen, ob eine globalisierte Wirtschaft auch nachhaltig sein kann.

Bisher profitiert der globale Warenstrom wesentlich von niedrigen Transportkosten, bei denen die externen Kosten durch Umwelt- und Gesundheitsschäden nicht eingepreist werden, weil sie durch die Allgemeinheit getragen werden. Dabei ist die Seeschifffahrt heute der zweitgrößte Emittent von CO<sub>2</sub> und die schlechte Qualität der verwendeten Treibstoffe trägt zu hohen Konzentrationen gesundheitsgefährdender und klimaschädlicher Stoffe in der Atmosphäre bei. Ebenso wenig wurde bisher eine Antwort auf die Frage gefunden, wie sich die zunehmende Verknappung fossiler Treibstoffe auf die Warenströme auswirkt. Hinzu kommt die Nutzung maritimer Ressourcen: Fischerei oder die Förderung von Rohstoffen berücksichtigen bisher viel zu wenig den Erhalt der einzigartigen maritimen Ökosysteme.

Dieses Positionspapier macht Vorschläge, wie die maritime Wirtschaft durch politische Flankierung unterstützt werden kann, um sie nachhaltig, umwelt- und ressourcenschonend sowie sozialverträglich zu entwickeln.

### **I. Häfen und Logistik**

Die deutschen Seehäfen haben sich seit der Wirtschafts- und Finanzkrise in den Jahren 2008 und 2009 etwas erholt. Intelligente Logistik, Umweltschutzmaßnahmen, soziale Verantwortung und nachhaltige Investitionen in Hafenanlagen sind die Herausforderungen der deutschen Seehäfen. Bei Umweltstandards sind sie im Weltmaßstab vielfach bereits vorbildlich. Die Hafenzertifizierung PERS muss bei allen großen deutschen Häfen zum Standard werden. Die Wertschöpfung des Containerumschlags vor Ort – der sogenannte Local Content bzw. die Loco-Quote – ist bei vielen Hafenstandorten außer Hamburg und Bremen relativ klein. Es müssen deswegen Maßnahmen ergriffen werden, um die Attraktivität der Standorte zu steigern und mehr hafenaффines Gewerbe in den Hafenstandorten anzusiedeln. Die Entwicklung der Hafenstandorte ist stark von den Interessen der Länder geprägt. Das hat dazu geführt, dass mit öffentlichen Geldern konkurrierende Hafenprojekte entstanden sind, die insgesamt zu einer Schwächung der deutschen Häfen führen kann. Die Häfen müssen deswegen stärker miteinander kooperieren, ihre jeweiligen Stärken betonen und die Konzepte aufeinander abstimmen.

Die maritime Branche ist nicht nur auf die deutschen Küsten beschränkt. Die ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Antwerpen) nutzen intensiv die Rheinanlieger als Hinterlandanbindung und Nordrhein-Westfalen ist zum bedeutendsten Hinterlandhub für diese Häfen geworden. Die Ausbauplanungen in Rotterdam und Antwerpen werden zu einem weiteren Anstieg des Güterverkehrs führen und die Chancen für die Logistikbranche müssen auch hier unterstützt werden. Ein Bundesverkehrswegeplan muss sowohl die Anbindung der See- als auch der Binnenhäfen berücksichtigen.

Zur weiteren Entwicklung sind folgende Maßnahmen notwendig:

- Die Hafenkooperation muss, gerade im Interesse der Bundesländer, ausgebaut werden. Die Häfen sollen ihre Stärken betonen und in diesem Zuge den Jade-Weser-Port als deutschen Tiefwasserhafen zum Ergänzungshafen für Bremerhaven und Hamburg machen. Investitionen in kostspielige und umweltschädliche weitere Vertiefungen von Außenweser sowie Unter- und Außenelbe können damit überflüssig werden.
- Ein nationales Hafenkonzept muss eine bessere Koordinierung zwischen den Seehäfen ermöglichen. Wir wollen prüfen, inwiefern die Seehafenplanung an den Bund übergehen kann und die See- und Binnenhäfen in einen Bundesverkehrswegeplan aufnehmen. Der Bund soll vor allem Infrastrukturprojekte im Hafenbereich besser koordinieren.
- Der Kurzstreckenseeverkehr soll gefördert werden, wenn er unter ökologischen Gesichtspunkten dem Schienen- und Straßenverkehr überlegen ist. Der zunehmenden Konkurrenz aus dem vorderen Ostseeraum mit Planungen in Dänemark und Schweden für neue Tiefwasserhäfen in Århus und Göteborg soll mit europäischen Kooperationen begegnet und bisherige Strategien dementsprechend angepasst werden.
- Der Aktionsplan Güterverkehr sowie das nationale Hafenkonzept müssen überarbeitet und verstärkt auf Umwelt- und Klimaschutz sowie effizientere Hafeninvestitionen ausgerichtet werden.
- Im Hinterlandverkehr muss der Anteil bei Verkehren über 100 Kilometer Entfernung auf der Schiene weiter erhöht werden. Der relativ niedrige Anteil der Binnenschifffahrt birgt Potenzial. Sie muss dort erhöht werden, wo es auch ökologisch sinnvoll ist. Im neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 müssen die Hafenanbindungen höhere Priorität bekommen. Hierbei müssen auch die Möglichkeiten der Binnenhäfen und die Anbindung der ZARA-Häfen konsequenter berücksichtigt werden.
- Die Hafenzertifizierung (Ecoports/PERS) muss bei allen größeren deutschen Seehäfen zum Standard werden.
- Der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven muss durch günstigere Hafengebühren für umweltfreundliche Schiffe, Landstromanschlüsse, einen LNG-Terminal und die PERS-Hafenzertifizierung ab Indienststellung im August 2012 zum Vorreiter beim Umweltschutz und damit zum Technologievorreiter werden.
- Für eine umweltfreundliche Schifffahrt müssen LNG-Bunkermöglichkeiten bereitgestellt werden (LNG-Terminals und Tanks).
- Die Einführung von Landstrom oder anderen alternativen Energieformen für den Schiffsbetrieb im Hafen soll gemäß dem Beispiel des Hafens Malmö für alle deutschen Seehäfen angestrebt und unterstützt werden.
- Eine intelligente Optimierung der Logistik für einen flächen- und ressourcensparenden Hafenbetrieb soll durch Flächeneffizienz, Liegezeitoptimierung, innovative Umschlags- und Transshipment-Lösungen sowie die Schaffung multimodaler Verknüpfungspunkte erreicht werden.
- Die Wertschöpfung, der sogenannte Local Content, soll durch die Ansiedlung von weiterverarbeitenden Unternehmen und Logistik direkt an den Häfen (v. a. Bremerhaven, Wilhelmshaven) erhöht werden. Auch die Import-, Export- und Kontraktlogistik sowie das Packen, Lagern und Reparieren von Containern und die regionale Vernetzung der lokalen Gewerbebetriebe mit Unternehmen der maritimen Branche sollen unterstützt werden, um die Wertschöpfung vor Ort erhöhen.

## II. Schiffbau

Der deutsche Schiffbau ist wichtig für die norddeutschen Bundesländer und die Zulieferindustrie in ganz Deutschland. Die deutschen Werften können sich vor allem im Spezialschiffbau behaupten. Wettbewerbsbeihilfen waren in der Vergangenheit im Einzelfall sinnvoll, um den verschärften Wettbewerb zwischen Werften aus Asien (Japan, Südkorea, China) und Europa abzumildern und das Profil der deutschen Werften zu schärfen. Beihilfen können nicht dauerhaft gewährt werden, um den Wandel in wirt-

schaftlichen Entwicklungen nicht zu behindern. Exportbürgschaften können dagegen sinnvoll sein, da die Werften den Schiffbau immer vorfinanzieren müssen und den Kaufpreis nur in Tranchen erhalten.

Eine bedeutende Säule des deutschen Schiffbaus ist weiterhin die Marineproduktion. Auch dieser Bereich wird voraussichtlich von den durch die Bundeswehrreform bezweckten Einsparungen betroffen sein. Umso mehr muss darauf geachtet werden, dass die Unterstützung von Werften nicht zur Begründung werden darf, auch Rüstungsexporte durch Exportbürgschaften zu unterstützen. Die Sicherung von Arbeitsplätzen und der Erhalt wehrtechnischer Fähigkeiten im Marinebereich dürfen auch kein Grund sein, die Rüstungsexportrichtlinien und den Gemeinsamen Standpunkt der EU für Waffenausfuhren exportfreundlich zu interpretieren. Auch hier gilt, dass die Menschenrechtslage im Empfängerland eine zentrale Rolle spielt und Kriegswaffen in Staaten außerhalb der EU und NATO grundsätzlich nicht exportiert werden dürfen. Exportbürgschaften für Rüstungslieferungen lehnen wir ebenso ab wie Offset-Geschäfte.

Schiffe werden zu einem erheblichen Teil von Deutschland aus finanziert. Allerdings gingen mit der Krise auch die Neubaufträge auf ein Tief von 30 Schiffen in 2010 (nach über 200 im Vorjahr zurück). Die wenigen Schiffsbestellungen haben auch bei Schiffsfinanzierern zu einer schlechten Auftragslage geführt. Das Volumen an neu aufgelegten Schiffsfonds ist von 2007 bis 2010 um 80 Prozent zurückgegangen. Erstmals stieg 2010 die durchschnittliche Eigenkapital-Quote von Schiffsfonds auf über 50 Prozent, da weniger Fremdkapital zur Finanzierung eingeholt werden konnte. Es ist ein stärkeres Engagement von Banken bei der Finanzierung von Offshore-Versorgern sowie ökologischem Schiffsneubau wünschenswert.

Im Schiffbau müssen Möglichkeiten genutzt werden, um nachhaltige Konzepte zu fördern. Forschungsmittel müssen der Entwicklung neuer Materialien, der Präzisionsfertigung, der Simulation der Schiffbauproduktion und der Verbesserung der Schiffssicherheit zugute kommen sowie in effizientere Schiffe und neue Antriebstechnologien fließen, um die Vielzahl an Möglichkeiten zur Reduktion des Verbrauchs fossiler Treibstoffe konsequent zu nutzen. Hierzu gehören die Geschwindigkeitsminimierung, ein optimiertes Schiffsdesign, die Nutzung größerer Propeller, die Wiederverwertung der Motoren-Abwärme sowie die Optimierung von Ballast und Trim. Als mittelfristiger Weg aus der Abhängigkeit vom Erdöl muss die Marktfähigkeit von Liquid Natural Gas (LNG) in Schiffen vorangetrieben werden. Darüber hinaus müssen die Erneuerbaren Energien auch auf den Meeren das Antriebsmittel der Zukunft sein.

Eine Modernisierung der Flotte fand bisher kaum statt und in der Internationalen Seeschiffahrts Organisation (IMO) und anderen Institutionen wurden lange Zeit weder Vorschriften noch Anreize für umweltfreundliche Schiffbautechnologien geschaffen. Der EEDI (Energy Efficiency Design Index nach MARPOL Annex VI), der 2011 bei der IMO beschlossen wurde, ist eine erste Maßnahme, um Treibstoff im Schiffsbetrieb zu sparen.

Zum Abwracken von Schiffen müssen internationale Vereinbarungen im Arbeitsschutz und zur Ressourcenschonung getroffen werden. Schiffe werden derzeit hauptsächlich in Malaysia, Pakistan, Indien und Bangladesch unter äußerst fragwürdigen Bedingungen im Arbeits- und Umweltschutz „verwertet“. Der gesamte Zyklus von Bau über Betrieb bis zum Recycling sollte weltweit in die Schiffslebenszeit einkalkuliert werden. Für das fachgerechte Schiffsrecycling müssen internationale soziale und ökologische Standards festgelegt werden

Zur nachhaltigen Entwicklung des deutschen Schiffbaus sind folgende Maßnahmen notwendig:

- Die Forschung und Entwicklung alternativer Treibstoffe und emissionsfreier Antriebe müssen intensiviert werden. Die Umweltstandards für Schiffskraftstoffe müssen verschärft werden, um eine Umstellung der Schifffahrt auf emissionsfreie Antriebe zu beschleunigen.
- Bei den Bundesmitteln muss sichergestellt werden, dass die Förderung nachhaltiger Schifffahrt im Fokus steht und die Mittel nicht mehr in den Tiefseebergbau oder die Erforschung der CO<sub>2</sub>-

Speicherung im Meer fließen. Die Mittel zur Entwicklung der umweltfreundlichen Binnenschifffahrt wollen wir erhöhen.

- Bei Schiffsfinanzierungen sollte die Modernisierung der Flotte im Vordergrund stehen, um umweltfreundliche Schiffs- und Antriebstypen zu fördern. Die bundeseigene Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) bzw. die Europäische Investitionsbank (EIB) sollen Modernisierung und Neubauten umweltfreundlicher Schiffstechnologien finanzieren, vor allem wenn private Banken die Kreditvergabe verweigern.
- Die Einbeziehung des EEDI in das Schiffsdesign ist ein erster Schritt. Verhandlungen bei der IMO zur Anpassung der Formel für Spezialschiffe müssen schnell zum Abschluss kommen, um weiterhin Aufträge für deutsche Werften, vor allem für Fähren und Offshore-Versorger, zu ermöglichen.
- Staatliche Bürgschaften für den zivilen Schiffbau sollten – in Absprache mit der EU – auch weiterhin gewährt werden können. Von Wettbewerbsbeihilfen als direkten Subventionen sollte dagegen abgesehen werden.
- Es muss auf Internationale Vereinbarungen für das fachgerechte und umweltschonende Schiffsrecycling hingewirkt werden.
- Beim Bau von Schiffen sollen nachhaltige Baumaterialien verwendet und entsprechende Werft-Zertifizierungen eingeführt werden.

### III. Umweltauswirkungen

Der Zustand der Meere ist erschreckend: Belastungen durch die Seeschifffahrt entstehen vor allem durch Schadstoffe in der Luft, durch Unfälle, bei denen Treibstoffe oder transportierte Güter ins Meer gelangen, und durch Kunststoffabfälle. Jährlich sterben eine Million Seevögel, 100.000 Meeressäuger und unzählige Fische an Plastikmüll. Als neue Gefahr kommt die Energie- und Rohstoffgewinnung hinzu: Die knapper werdenden Ressourcen an Land verstärken die Begehrlichkeiten auf die Schätze am Meeresboden. Dabei geht es nicht nur um Öl oder Gas. Längst wird nach Möglichkeiten gesucht, wie seltene Metalle, Kohle, Eisen, Manganknollen oder Methanhydrat gefördert werden können. Diese Einflüsse bedrohen zunehmend die empfindlichen Lebensräume am Meeresboden. Unsere Meere sind einer permanenten Ölverschmutzung ausgesetzt. Die Ölverschmutzung durch Tankerunfälle ist erfreulicherweise rückläufig und bis 2015 müssen alle Einhüllentanker stillgelegt werden. Gefahren gehen heute vorwiegend von der Rohstoffförderung und illegalen Einleitungen aus. In die Nordsee gelangen so zum Beispiel durch den sogenannten Normalbetrieb der Öl- und Gasförderung jährlich über 10 000 Tonnen Öl. Etwa dieselbe Menge wird von Schiffen illegal eingeleitet.

Seeschiffe sind zum zweitgrößten Emittenten von CO<sub>2</sub> geworden. Die Vorschriften der IMO in Bezug auf den Schadstoffausstoß von Schiffen in sogenannten Emission Controlled Areas (ECA) sind ein erster Beitrag dazu, den Rückstand aufzuholen. Weitere Maßnahmen sind erforderlich.

Zum Schutz der Meeresumwelt sind folgende Maßnahmen notwendig:

- Die Einführung von ECA-Zonen mit entsprechender Grenzwertsetzung bei Schwefel-Oxiden und weiteren Emissionen müssen auf den gesamten europäischen Meeresraum sowie die Polargebiete ausgeweitet werden.
- Langfristiges Ziel muss der emissionsfreie Schiffsverkehr sein, erste Modellprojekte zum Einsatz erneuerbarer Energien müssen gefördert werden.
- Die Seeschifffahrt muss schnell in den CO<sub>2</sub>-Emissionshandel einbezogen werden. Um den Druck für die globale Einführung zu erhöhen, muss die Europäische Union mit aktiver Unterstützung durch die Bundesregierung ein europäisches System vorantreiben.
- Einleitungen von Öl, ölhaltigen oder anderen die Meeresumwelt beeinträchtigenden Stoffen müssen unter Strafe gestellt und die Bußgelder für Ordnungswidrigkeiten europaweit vereinheitlicht und angehoben werden.

- Die Einführung einer Lotsenpflicht für Tanker in deutschen Hoheitsgewässern innerhalb schwieriger Passagen.
- Die bisher als Modell praktizierten „Fishing for Litter“-Projekte, bei denen Fischer die Möglichkeit erhalten, angelandeten Müll kostenlos entsorgen zu können, sollten als nationale Regelung eingeführt werden. Eine Kombination mit einem Vergütungssystem für gesammelten Meeresmüll sollte angestrebt werden.
- Fischernetze sollten mit Peilsendern ausgestattet werden, um verlorene Netze orten und zuordnen zu können. Zugleich sollte eine europaweite Gebühr für verlorene Fischernetze eingeführt werden.
- Die stärkere Nutzung von Recycling-, Dosier- und Nachfüllsystemen sowie die Mülltrennung auf Schiffen muss unterstützt und ein verbindliches europaweit einheitliches System zur Entsorgung von Schiffsabfällen geschaffen werden.
- Tiefseebohrungen sollen nur noch bis zu Tiefen genehmigt werden, in die Taucher vordringen können.
- Die Suche nach und die Förderung von Rohstoffen in ökologisch sensiblen Gebieten in deutschen Hoheitsgewässern und der Ausschließlichen Wirtschaftszone, einschließlich dem Nationalpark Wattenmeer, wollen wir beenden und keine öffentlichen Gelder mehr für die Suche und die Förderung bereitstellen. Auch Bürgschaften und Investitionsgarantien sollen hierfür nicht mehr gewährt werden.
- Der im Jahr 2000 verabschiedete Tiefseebergbaukodex muss weiter entwickelt, international verbindlich und national umgesetzt werden. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung vor allen Erkundungs- und Abbauvorhaben muss international verbindlich werden. Die Einhaltung des Kodex muss vor dem Seegerichtshof einklagbar sein. Vorrang vor allen Abbauinteressen muss der Schutz der Meeres-Ökosysteme haben.
- Tiefseebergbau oder CO<sub>2</sub>-Lagerung stellen eine Gefahr für die Meeresumwelt dar und verlängern zudem die Abhängigkeit von fossilen Energien. Sie sind der falsche Weg und Forschung und Entwicklung sollen nicht mehr staatlich gefördert werden.
- Die CO<sub>2</sub>-Verpressung und die CO<sub>2</sub>-Ablagerung als Hydrat im Meeresboden muss untersagt werden, da die Auswirkungen hiervon bisher nicht ausreichend erforscht sind und die Risiken überwiegen.

#### **IV. Energie**

Zur Energiesicherheit und -unabhängigkeit Deutschlands können Offshore-Windkraftanlagen einen wichtigen Beitrag leisten. Aber auch die Nutzung der Meeresenergien durch Wellenkraftwerke, Gezeitenkraftwerke oder Meeresströmungskraftwerke müssen gezielt erforscht und entwickelt werden. Zum Transport von Anlagen und zur Wartung sind Offshore-Ausrüstungsschiffe und Offshore-Hafenanlagen notwendig. Zur Anbindung an die Küste sowie zur Verteilung des Stroms in das Binnenland ist ein Netzausbau notwendig. Rechtssicherheit würde für die Investoren auch Planungssicherheit schaffen. Der Leitungsneubau im Hinterland darf nicht über die Köpfe der Anwohner hinweg geschehen. Ein Ausgleich zwischen Anwohnerinteressen und dem raschen Weg zur Energiewende muss gefunden werden. Auch die Sicherheit der Offshore-Anlagen in Bezug auf den Seeverkehr muss gewährleistet bleiben.

Zur nachhaltigen Entwicklung der Offshore-Windenergie sind folgende Maßnahmen notwendig:

- Die Bundesländer und die Küstenstädte müssen ein abgestimmtes Konzept der Offshore-Hafenprojekte erarbeiten, um Fehlinvestitionen zu vermeiden.
- Es muss zügig eine Offshore-Netzinfrastrukturplanung in enger Kooperation mit den Anrainerstaaten erfolgen.
- Meeresenergien sollten der Offshore-Windenergie sowohl bei der Umlage der Netzkosten als auch bei der EEG-Vergütung gleich gestellt werden.

- Um negative Auswirkungen des Betriebs von Offshore-Windkraftanlagen auf Meeressicherheit und Meerestiere zu vermeiden, müssen die Bauvorhaben langfristig wissenschaftlich begleitet und dabei auf die Vernetzung der Forschungen mit den Nachbarstaaten gesetzt werden. Die Regelungen für Bau und Wartung müssen entsprechend der neuesten Forschungsergebnisse angepasst werden, um die Meeresumwelt zu schützen und zu schonen.
- Wie Offshore-Anlagen sollen Offshore-Versorger als Spezialschiffe zum Bau und Betrieb der Anlagen auf See durch die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) gefördert werden, um den flexiblen Betrieb der Schiffe zu ermöglichen und den Bau von Offshore-Anlagen nicht zu verzögern.

## VI. Maritimes Bündnis

Die maritime Wirtschaft ist eine globalisierte Branche: Schiffe deutscher Reeder fahren mit Besatzungen aus den Philippinen und ukrainischen Kapitänen unter liberianischer Flagge Waren zwischen Asien und Amerika. Um auf diese Anforderungen einzugehen, wurde 2003 zwischen Bundesregierung, Reedern, Gewerkschaften und Bundesländern das „Bündnis für Ausbildung, Beschäftigung und für die Zukunftssicherung der deutschen Reedereiwirtschaft“ geschlossen. Im Rahmen des Bündnisses wurde die Tonnagesteuer eingeführt. Sie ist eine Subvention, von der deutsche Reeder bisher mit etwa fünf Milliarden Euro profitiert haben. Sie hat jedoch nicht dazu geführt, dass mehr Schiffe unter deutscher Flagge fahren. Die Ziele des Bündnisses wurden daher nur zum Teil erreicht.

Es muss nach Lösungen gesucht werden, wie das Bündnis weiterhin Bestand haben kann. Um die vereinbarten Rückflaggen-Zahlen zu erreichen, müssen die Reeder ihre selbstgesetzten Ziele einhalten. Die Ausflaggenpraxis muss hinterfragt und die Regelungen nötigenfalls strenger ausgestaltet werden.

Die maritime Branche, vor allem die Schiffseigner und Reeder, haben in erheblichem Umfang staatliche Hilfen bekommen. Die Frage ist, ob dies auch an richtiger Stelle geschehen ist und in welchen Bereichen staatliche Unterstützung sinnvoll sein kann.

Die Ausbildung von Seeleuten in Deutschland entspricht hohen Qualitätsansprüchen und genießt weltweit einen guten Ruf. Das Angebot an Fachkräften deckt den Bedarf der Reedereien nicht. Die Bundesländer müssen vermehrt in ein attraktives Studienangebot investieren. Die Arbeitsbedingungen auf deutschen Schiffen sind gut, internationale Regelungen und Vereinbarungen wie das Seearbeitsübereinkommen müssen rasch dem Bundestag vorgelegt, ratifiziert und umgesetzt werden.

Folgende Maßnahmen sind notwendig, um das maritime Bündnis neu zu begründen:

- Das maritime Bündnis muss auf eine neue Grundlage gestellt werden. Damit es von Reedern, Gewerkschaften, Bund und Ländern zukünftig eingehalten wird, müssen Pönale für den Fall der Nichteinhaltung fester Bestandteil eines neuen Bündnisses sein.
- Von den Reedern muss die Selbstverpflichtung zur Rückflaggen eingehalten werden.
- Die Tonnagesteuer soll überprüft und untersucht werden, ob die Höhe der Subvention gerechtfertigt ist oder ob sie in ihrer Ausgestaltung verändert werden muss.
- Europaweit sollte für den ökologischen Schiffsbetrieb ein Bonus-Malus-System als Ergänzung zur Tonnagesteuer eingeführt werden. Durch dieses System sollen Reeder für umweltfreundlichere Schiffe einen größeren Steuervorteil erhalten als für konventionelle Schiffe.
- Die Ausflaggenmöglichkeiten sollten eingeschränkt werden, wenn für die Tonnagesteuer optiert wird. Gleichzeitig müssen die bürokratischen Hürden bei der Einflaggen verringert werden.
- Das Seearbeitsübereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) muss dringend ratifiziert und umgesetzt werden, um international geltende, strengere Vorschriften der Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen zu schaffen.

## VI. Seesicherheit

Maritime Gefährdungs- und Schadenslagen sind häufig komplex. Die Gefährdung der Sicherheit des Schiffverkehrs und der inneren Sicherheit spielen dabei ebenso eine Rolle wie effiziente Seenotrettung und die menschenrechtskonforme Behandlung von Flüchtlingen sowie Migrantinnen und Migranten. Die Aufgaben und Zuständigkeiten im Rahmen von Seesicherheit und Küstenschutz in Deutschland sind – ebenso wie die sicherheitsbehördlichen Aufgaben an Land – zwischen unterschiedlichen Behörden des Bundes und der Länder aufgeteilt. Ohne eine sinnvolle Vernetzung und Verzahnung könnte die Verteilung von Aufgaben und Zuständigkeiten zu Sicherheitsrisiken führen; zum Beispiel dann, wenn schnelles Handeln geboten ist, wie etwa beim Umgang mit Havarien in Küstennähe.

Wir wollen die Chancen einer optimierten Vernetzung nutzen. Durch die Verzahnung der operativen Einheiten des Bundes und der Küstenländer im Gemeinsamen Lagezentrum See des Maritimen Sicherheitszentrums in Cuxhaven und die Einrichtung des Havariekommandos ist ein erster Schritt zur Optimierung der Seesicherheitsarchitektur in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt. Wichtig sind uns die angemessene und effiziente Wahrnehmung der Sicherheitsaufgaben in den sehr unterschiedlichen und häufig komplexen Gefährdungs- und Schadenslagen. Diese darf nicht an einer mangelnden Seesicherheitsarchitektur und Vernetzung der zuständigen Behörden scheitern. Hierbei müssen die föderalen Prinzipien, die Rechtstaatlichkeit, des Menschenrechts- und Datenschutzes sowie die strikte Trennung von Polizei und Militär gewahrt bleiben. Dabei befürworten wir eine sinnvolle Einbettung der deutschen Seesicherheitsarchitektur in Europäische Strukturen. Dies gilt z. B. im Hinblick auf die laufenden Einsätze zur Aufnahme sog. Bootsflüchtlinge auf See oder zur Bekämpfung der Piraterie.

- Wir setzen uns für die stärkere Verzahnung der Seesicherheitsarchitektur von Bund und Ländern in enger Abstimmung mit europäischen Partnern und Institutionen ein, zum Beispiel in Form einer nationalen Küstenwache.

## VII. Piraterie

Die Attacken gegen Handelsschiffe vor der Küste Somalias und dem Horn von Afrika haben in den vergangenen Jahren stetig zugenommen. Es war richtig, dass die Vereinten Nationen das Mandat erteilt haben, kollektiv gegen die Piraterie am Horn von Afrika vorzugehen. Ziel muss es sein, alle Anti-Piraterie-Aktivitäten unter dem Dach der Vereinten Nationen zu bündeln. Langfristig muss sich die Bundesregierung auf internationaler Ebene für Stabilität in Somalia einsetzen und Maßnahmen zur wirkungsvollen Strafverfolgung von Piraten ergreifen.

Zum Schutz vor Piraterie sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Die Gewährleistung der Sicherheit in internationalen Gewässern muss eine kollektive Sicherheitsaufgabe sein. Die von den Vereinten Nationen mandatierte ATALANTA-Operation der EU vor der Küste Somalias ist notwendig, so lange der zivile Schiffsverkehr und insbesondere Hilfslieferungen des Welternährungsprogramms - durch Piraterieaktivitäten massiv gefährdet werden.
- Die rechtlichen Schranken für den Einsatz von privaten Sicherheitsfirmen und deren Waffen zum Schutz von Handelsschiffen dürfen auf keinen Fall aufgeweicht werden, Es sind weitergehende Regelungen zu erlassen und in diesem Zusammenhang ein allgemeines Lizenzierungsverfahren für Sicherheitsfirmen und eine Zertifizierung für Sicherheitsdienstleistungen auf Handelsschiffen zu erarbeiten und umzusetzen,
- Die Hauptzuständigkeit der Bundespolizei bei der Bewältigung von Geisellagen muss aufrecht erhalten bleiben und deren Fähigkeit, schnell einzugreifen durch bessere Kommunikationswege und klare Zuständigkeitsregelungen ist zu verbessern und dazu auch sicherzustellen, dass die Bundeswehr vor Ort die notwendigen Unterstützungsleistungen erbringen kann,
- Die Bundesregierung muss darauf hinwirken, dass internationale Vereinbarungen geschlossen werden, die die Kontrolle privater Sicherheitsfirmen durch und ihre Zusammenarbeit mit interna-

tionalen Gremien verbessern, um eine Eskalation der Lage durch ihren Einsatz zu verhindern und einer Aufweichung der Grenze zwischen privater und staatlicher Sicherheit wirksam entgegenzutreten;

- Das Piraterieproblem vor Somalia kann nur durch eine politische Lösung direkt im Land erfolgen und Deutschland muss sich international für die wirksame und rechtsstaatliche Strafverfolgung der Piraten einsetzen.

## VIII. Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt kann europaweit ein dichtes Netz von über 40.000 Kilometern nutzen. Vor allem im Hinterlandverkehr und im Logistikbereich bestehen zum Teil gute Entwicklungsmöglichkeiten. Unter bestimmten Rahmenbedingungen kann das Binnenschiff eines der umweltfreundlichsten Verkehrsmittel sein. Hierbei kommt es vor allem darauf an, Eingriffe in natürliche Flussläufe und Landschaften zu minimieren sowie Renaturierungsmaßnahmen und Maßnahmen zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit durchzuführen. Maßstab muss dabei das Ziel der europäischen Wasserrahmenrichtlinie sein, bis 2015 einen guten ökologischen und chemischen Zustand der Gewässer zu erreichen. Da bislang lediglich 10 Prozent der Oberflächengewässer einen guten ökologischen Zustand aufweisen, besteht dringender Handlungsbedarf. Darüber hinaus ist auf die Nutzung alternativer Verkehrsträger, vor allem der Schiene, zu setzen. Insbesondere muss die langfristige Entwicklung der Binnenschifffahrt die vollständige Abhängigkeit des Verkehrsträgers von fossilen Treibstoffen berücksichtigen. Damit wird die Binnenschifffahrt langfristig immer weniger konkurrenzfähig sein. Die auf lange Sicht wirksamen Infrastrukturinvestitionen müssen deswegen vor allem in den vollständig elektrifizierbaren Schienenverkehr fließen. Mittelfristig kann die Binnenschifffahrt durch die Modernisierung der zu großen Teilen veralteten Flotte deutlich umweltfreundlicher werden. Auch der Einsatz von Liquid Natural Gas (LNG) kann in der Binnenschifffahrt zweckmäßig sein.

Eine Priorisierung der Bundeswasserstraßen ist sinnvoll. Die Erhaltung der Hauptstecken muss im Vordergrund stehen. Einzelne Ausbauten zur Engpassbeseitigung müssen vor dem Hintergrund des ökologischen Eingriffs und der finanziellen Ressourcen bewertet werden.

Die gute Erreichbarkeit von Hafenstandorten, die Verknüpfung der Verkehrsträger zu intelligenten Logistikketten und neue Technologien zur ökologisch und ökonomisch verbesserten Nutzung des Systems Wasserstraße sind erforderlich, um den gewünschten größeren Anteil der Binnenschifffahrt am Modal Split zu erreichen.

Zur Entwicklung der Binnenschifffahrt sind folgende Maßnahmen notwendig:

- Die Förderprogramme zur Flotten- und Motorenmodernisierung müssen zielgerichteter auf eine ökologische Modernisierung ausgerichtet werden. Hierbei sollen die Einführung von Partikelfiltern auf allen Schiffen, Möglichkeiten zur Treibstoffreduktion sowie der mittelfristige Umstieg auf LNG als Schiffstreibstoff im Mittelpunkt stehen, um eine signifikante Reduktion der CO<sub>2</sub>- und Stickoxidemissionen sowie der Rußpartikel zu erreichen.
- Die wenigen noch frei fließenden Flüsse müssen als sensible Lebensräume besonders rücksichtsvoll behandelt werden. Sie sollen wie bereits staugeregelte Flüsse und Kanäle nur noch ausgebaut werden, wenn sie dringend für den Verkehr notwendig sind, auf den prioritären Wasserstraßen liegen und der Ausgleich zwischen Ökologie und Wirtschaft möglich ist. An Wasserstraßen, die für den Verkehr nicht von Relevanz sind, sind Renaturierungsmaßnahmen zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit durchzuführen.
- Die Binnenschifffahrt muss stärker in multimodale Logistikketten eingebunden werden, um überall dort wo es ökologischer ist, mehr Transporte vom LKW auf Schiff und Schiene zu verlagern.
- In trimodalen Güterverkehrszentren müssen die Verkehrsträger mit intelligenter Logistik besser miteinander verknüpft werden.

- Die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung muss fortgeführt werden. Unter Beteiligung aller Betroffenen in einer Regierungskommission Wasserstraße soll der Bedarf geprüft und die Verwaltung umgestaltet werden.
- Die Neupriorisierung der Wasserstraßen muss neben klaren Kriterien der Wasserstraßenkategorien mit Auf- und Abstiegsmöglichkeiten auch die mögliche Entwidmung, Renaturierung oder Übertragung von für den Gütertransport bedeutungslosen Wasserstraßen berücksichtigen.
- Informationen für die Binnenschifffahrt über EU-Programme, Short-Sea-Shipping Promotion Center (SPC) oder das River Information System (RIS) müssen gezielter erfasst, ausgewertet und der maritimen Branche zur Verfügung gestellt werden.
- Das EU-Programm zu Förderung des Binnenschiffsverkehrs (NAIADES) muss nach 2013 pragmatischer gestaltet werden. Das bisher vorwiegend technische Aktionsprogramm soll die europaweite Modernisierung der Binnenschifffahrtsflotte fördern, eine Internalisierung externer Kosten beinhalten, Mittel zum Ausbau multimodaler Verkehrszentren zur Verfügung stellen und die Bestandserhaltung der Wasserstraßen vor den Neubau stellen.

## **IX. Tourismus**

Der Tourismus an den Küsten von Nord- und Ostsee ist ein entscheidender Wirtschaftsfaktor bis weit in das Binnenland hinein. Deutschlands Küsten und Flüsse bieten einen großen Erholungswert und sind Ziel zahlreicher Urlaubsreisen. Immer mehr Kreuzfahrten auf See und Binnengewässern werden von deutschen Häfen aus mit Schiffen deutscher Reeder und Reiseveranstalter unternommen. Von 2009 auf 2010 betrug das Passagierwachstum auf Hochseekreuzfahrtschiffen knapp zwanzig Prozent, auf Flusskreuzfahrtschiffen knapp zehn Prozent. Fünf Millionen Gäste waren im Jahr 2009 auf europäischen See- und Flusskreuzfahrtschiffen unterwegs. Kreuzfahrten stellen einen großen Faktor für die europäische, insbesondere die deutsche Wirtschaft dar - aber mit großem Nachholbedarf in der Nachhaltigkeit des Schiffsbetriebs.

Schifffahrt und Tourismus können wie folgt besser verknüpft werden:

- Kreuzfahrt- und Fährschiffe sollen ihre Abfälle und Abwässer vollständig recyceln bzw. umweltgerecht an Land entsorgen. Das Ablassen von Abwässern und Abfällen in die Meere muss wirksam unterbunden werden.
- Die Häfen sollten als attraktive Standorte für nachhaltigen Tourismus anerkannt, entsprechend ausgebaut und das Hinterland in touristische Konzepte vermehrt einbezogen werden. Standorte von Kreuzfahrt-Häfen sollten ihr touristisches Potenzial verstärkt nutzen.
- Die Förderung des nachhaltigen Wassertourismus soll in regionale Tourismuskonzepte eingebettet sein und die Reisedistanz, den Schutz der Gewässer, die Einhaltung der Umweltverträglichkeit, die Wahrung der Biodiversität, die kulturelle Vielfalt und den sozialen Ausgleich berücksichtigen.
- Bei der Schaffung eines Wassertourismusnetzes im Rahmen der Neupriorisierung der Bundeswasserstraßen müssen Länder, Kommunen, Umwelt-, Naturschutz-, und Wassersportverbände eng eingebunden werden.

## **X. Fischerei**

Der industrielle Fischfang bringt die Bestände weltweit in Bedrängnis. Viele Fanggebiete und Fischbestände sind derart überfischt, dass sie sich selbst bei sofortigem Fangstopp nur allmählich erholen würden. Auch in Deutschland steigt der Fischverzehr seit Jahren und beträgt mittlerweile fast 16 kg pro Kopf. Da die heimischen Gewässer die wachsende Nachfrage längst nicht mehr bedienen können, kommen bereits mehr als die Hälfte der in der EU konsumierten Fische aus Drittländern. Ein großer Teil davon stammt aus den Gewässern vor der Küste Westafrikas, wo eine hoch subventionierte EU-Fangflotte ohne nennenswerte Fangbeschränkungen die lokalen Fischbestände ausbeutet und so die Lebensgrundlage und Ernährungssouveränität von Millionen Menschen gefährdet.

Die Rolle Deutschlands ist beim weltweiten Fischfang zwar gering, da die deutsche Fischereiflotte im Vergleich zu denjenigen der großen EU-Fischereinationen Spanien, Italien, Großbritannien und Frankreich klein ist. Als größtes Land der EU ist der Einfluss Deutschlands bei der Ausgestaltung der zukünftigen Gemeinsamen Fischereipolitik (GFP) jedoch groß. Die GFP wird in erheblichem Maße über die Zukunft der weltweiten Fischbestände mitbestimmen, da die europäische Fischereiflotte die drittgrößte der Welt ist und die EU ein großer Absatzmarkt auch für die außereuropäischen Fischereiflotten ist. Auch auf internationaler Ebene kann Deutschland Druck auf große Fischfangnationen ausüben, damit sich die Fischbestände wieder erholen, überhöhte Fangkapazitäten abgebaut und zerstörerische Fangmethoden untersagt werden.

Das Problem der Überfischung kann aufgrund der Übertragung der nationalen Hoheit über die Fischereipolitik an die EU nicht national, sondern muss auf EU-Ebene gelöst werden:

- Die Gemeinsame Fischereipolitik (GFP) der EU muss mit Unterstützung Deutschlands ambitioniert reformiert werden. Es müssen hohe Mindestanforderungen für eine bestandserhaltende Fischerei und für eine nachhaltige Aquakultur gelten und niedrigere Fischfangquoten entsprechend den wissenschaftlichen Empfehlungen festgelegt werden.
- Das Ziel, die Gesamtfangmengen in Zukunft entsprechend dem höchstmöglichen Dauerertrag festzulegen, muss sofort umgesetzt werden.
- Es muss schnellstmöglich ein grundsätzliches Rückwurfverbot für Beifänge erlassen werden. Davon ausgenommen werden können Fischereien und Arten mit hohen Überlebensraten des Beifangs.
- Übergroße nationale Fischfangflotten müssen verkleinert werden.
- Für Wildfänge ist ein geeignetes EU- Zertifizierungssystem für eine nachhaltige Fischerei zu entwickeln.
- Die Richtlinien, die für den Fischfang in EU-Gewässern vereinbart werden, müssen auch für europäische Fangflotten vor den Küsten von Drittstaaten gelten.
- EU-Fischereiabkommen mit Drittstaaten müssen so gestaltet werden, dass sie die lokale (Klein)fischerei nicht gefährden.
- Um sicher zu stellen, dass die EU-Fischereiabkommen auch im Interesse der Bevölkerung der Herkunftsländer sind, müssen VertreterInnen aus industrieller und handwerklicher Fischerei sowie zivilgesellschaftliche Gruppen an der Aushandlung und Umsetzung der Abkommen beteiligt werden.