

Antrag

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Reinhold Robbe, Gerd Andres, Dr. Hans-Peter Bartels, Sören Bartol, Bernhard Brinkmann (Hildesheim), Hans-Günter Bruckmann, Dr. Michael Bürsch, Edelgard Bulmahn, Dr. Peter Danckert, Sebastian Edathy, Karin Evers-Meyer, Annette Faße, Rainer Fornahl, Monika Griefahn, Gabriele Groneberg, Hans-Joachim Hacker, Bettina Hagedorn, Hubertus Heil, Petra Heß, Monika Heubaum, Gabriele Hiller-Ohm, Iris Hoffmann (Wismar), Johannes Kahrs, Hans-Ulrich Klose, Rolf Kramer, Ernst Kranz, Volker Kröning, Gabriele Lösekrug-Möller, Götz-Peter Lohmann, Dr. Christine Lucyga, Dirk Manzewski, Lothar Mark, Caren Marks, Ulrike Mehl, Angelika Mertens, Gesine Multhaupt, Volker Neumann (Bramsche), Holger Ortel, Heinz Paula, Dr. Wilhelm Priesmeier, Karin Rehbock-Zureich, Dr. Carola Reimann, Dr. Ernst Dieter Rossmann, Ortwin Runde, Thomas Sauer, Siegfried Scheffler, Horst Schild, Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Olaf Scholz, Gerhard Schröder, Brigitte Schulte (Hameln), Dr. Martin Schwanholz, Dr. Cornelia Sonntag-Wolgast, Wolfgang Spanier, Ludwig Stiegler, Dr. Peter Struck, Joachim Stünker, Franz Thönnies, Hans-Jürgen Uhl, Jörg Vogelsänger, Hedi Wegener, Petra Weis, Reinhard Weis (Stendal), Inge Wettig-Danielmeier, Dr. Margrit Wetzel, Dr. Wolfgang Wodarg, Heidi Wright, Franz Müntefering und der Fraktion der SPD sowie der Abgeordneten Rainer Steenblock, Michael Hustedt, Albert Schmidt (Ingolstadt), Volker Beck (Köln), Franziska Eichstädt-Bohlig, Hans-Josef Fell, Peter Hettlich, Katrin Göring-Eckardt, Krista Sager und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Maritimen Standort Deutschland stärken – Innovationskraft nutzen

Der Bundestag wolle beschließen:

Maritimer Standort

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die maritime Wirtschaft in Deutschland ist ein High-Tech-orientierter Wirtschaftszweig mit erheblicher Innovationskraft. Sie hat großen Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland und auf Erhalt und Schaffung einer hohen Zahl an Arbeitsplätzen. Rund 95 Prozent des interkontinentalen Warenaustausches werden über See abgewickelt.

Damit ist die maritime Wirtschaft nicht nur für die Wirtschafts-, sondern auch für die Verkehrspolitik von großer Bedeutung: Im Güterverkehr ist bis 2015 von einer Steigerung um über 60 Prozent auszugehen. Dem Wasserweg wird als Verkehrsträger eine zentrale Rolle bei der Bewältigung dieses erwarteten Zu-

wachses im Güterverkehr zukommen. Die Seeschifffahrt als die Treibriemen des Außenhandels und die Seehäfen als Schnittstelle im Warenumsatz zwischen Land- und Seeverkehr werden davon besonders profitieren.

Damit die Wertschöpfungsketten in der maritimen Wirtschaft wettbewerbsfähig an den Standort Deutschland gebunden bleiben, wird es aus verkehrspolitischer Sicht u. a. darauf ankommen, dass

- die Leistungsfähigkeit der deutschen Häfen erhalten bleibt und entsprechend den zukünftigen Herausforderungen gesteigert werden kann;
- der Gütertransport auch zukünftig effizient über eine insgesamt verlässliche und optimierte Transportkette geführt wird;
- die High-Tech-orientierte maritime Wirtschaft auch zukünftig erfolgreiches maritimes „Know-how“ generiert.

Die Stärkung des maritimen Standorts sowie die damit verbundene Sicherung von Beschäftigung, Wertschöpfung und Ausbildung sind unverzichtbare Aufgaben der deutschen maritimen Politik.

Der Deutsche Bundestag stellt in diesem Zusammenhang fest, dass die gestiegenen Ausbildungszahlen allerdings immer noch nicht ausreichen, um die für die deutsche maritime Wirtschaft notwendigen nautisch-qualifizierten Arbeitsplätze an Land und auf See zu besetzen.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt und bekräftigt

- die Zielsetzung der Bundesregierung, den maritimen Standort Deutschland zu sichern und zu stärken, um für die kommenden Herausforderungen gut gewappnet zu sein;
- die Aktivitäten des von der Bundesregierung eingesetzten Maritimen Koordinators und die im Maritimen Bündnis verabredeten Maßnahmen zur Zukunftssicherung der Unternehmen in der gesamten Branche und der damit verbundenen Arbeitsplätze.

Schifffahrt

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Tonnagesteuer, Lohnsteuereinbehalt, Ausbildungsplatzförderung, neue Schiffsbesetzungsordnung und Schiffssicherheitsanpassung haben bereits positive Wirkungen für den Schifffahrtsstandort gezeigt.

Insbesondere die Tonnagesteuer hat die Standortbedingungen an der Küste verbessert. Zahlreiche deutsche Reedereien sind an den heimischen Standort zurückgekehrt und auch ausländische Reedereiunternehmen haben ihre Bereederungsaktivitäten nach Deutschland verlagert. Investitionen, Beschäftigung und die Vernetzung der Wertschöpfungsketten des maritimen Clusters konnten gesteigert werden. Deutsche Reeder disponieren vom deutschen Standort aus zurzeit rd. 2 580 Handelsschiffe mit rd. 41 Mio. BRZ modernster Tonnage. Maritime Dienstleister wie Schiffsmakler und Schiffsfinanzierer haben Deutschland zu einem weltweit führenden Marktplatz für diese Branche gemacht.

Die Bundesregierung kann auf wesentliche Aktivposten in ihrer Schifffahrtspolitik verweisen. Das Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt befindet sich auf einem guten Weg. Voraussetzung für seine Weiterführung ist jedoch die Umsetzung der auf der 3. Nationalen Maritimen Konferenz in Lübeck getroffenen Absprachen durch alle Bündnispartner.

Jahrelange Defizite in der Ausbildung haben hier zu einem Mangel an Leitungspersonal aber auch an Schiffsmechanikern geführt. Insbesondere die Schließung

von Fachschulen und Hochschulen (z. B. Hamburg und Grünendeich) trugen zum Abbau schulischer Kapazitäten bei.

Orientiert an einem Bedarf von 600 Berufsanfängern pro Jahr müssen Bund, Länder, Reedereien und Gewerkschaften zusätzlich ein realistisches Konzept für mehr Ausbildung entwickeln. Dabei sollten auch neue Wege nicht ausgeschlossen werden: Für bereits vorqualifizierte Metall- und Elektrofacharbeiter sowie nautisches und technisches Personal der Bundesmarine könnte die Möglichkeit einer zusätzlichen Qualifikation geschaffen werden, um den kurzfristigen maritimen Personalbedarf zu decken.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt,

- dass mit den Absprachen auf der 3. Nationalen Maritimen Konferenz in Lübeck im Rahmen des „Maritimen Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt“ ein politischer Meilenstein und eine solide Grundlage für die Sicherung des maritimen Know-hows am deutschen Standort geschaffen werden konnte;
- dass die Bundesregierung ihre weitreichenden Zusagen hinsichtlich der Senkung der Lohnnebenkosten, der Ausbildungsförderung, der Sozialversicherung, der Schiffsbesetzungsverordnung bereits komplett umgesetzt hat;
- dass die Bundesregierung die Voraussetzungen dafür geschaffen hat, die Zahl der im internationalen Verkehr fahrenden deutschen Handelsschiffe (deutsche Flagge) von rund 300 (Ende 2003) mittelfristig wieder auf 400 bis 500 zu erhöhen;
- dass durch die eingeleiteten Maßnahmen das maritime Know-how an Bord und an Land damit für den deutschen Standort gesichert wird und positive Perspektiven für den Seemannsberuf geschaffen werden;
- dass die Bündnispartner auf der 4. Nationalen Maritimen Konferenz angeboten haben, das Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt auch über das Jahr 2005 hinaus weiter zu führen.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- die mit den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr vom Januar 2004 gegebenen Fördermöglichkeiten zur Stärkung der deutschen Handelsflotte zu prüfen;
- die beschlossenen strukturellen Anpassungen im steuerlichen Bereich beizubehalten,
- die Auswirkungen der Tonnagesteuer zu dokumentieren;
- die Ausbildung des seemännischen Nachwuchses weiterhin zu unterstützen;
- die Möglichkeit der Ausbildung auch auf ausgeflaggten Schiffen im Rahmen der Schiffsbesetzungsverordnung fortzusetzen;
- Maßnahmen zur Senkung der Lohnnebenkosten auch in der deutschen Seeschifffahrt zu prüfen;
- zu einem späteren Zeitpunkt die Möglichkeiten der Anhebung der derzeitigen Lohnsteuerermäßigung zu prüfen;
- bei Rückflaggung von mindestens 100 Schiffen (im Saldo) in 2005, im Haushalt 2006 sowie in der mittelfristigen Finanzplanung durch Umschichtung die bisherigen Finanzhilfen des Bundes fortzuschreiben;
- im Einvernehmen mit dem Verband Deutscher Reeder (VDR) und ver.di die befristeten Ausnahmeregelungen der Schiffsbesetzungsverordnung fortzuführen;

- das Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt mit dem Schwerpunkt Ausbildung fortzuführen;
- die Vorteile der Rückflaggung öffentlichkeitswirksam darzustellen.

Häfen

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die deutschen Seehäfen sind „Jobmaschinen“ der deutschen Verkehrswirtschaft. Rund 300 000 Arbeitsplätze sind direkt oder indirekt damit verbunden. Die wirtschaftliche Entwicklung in den deutschen Seehäfen verläuft positiv; sie legen beim Umschlag weiterhin deutlich zu. Die deutschen Seehäfen konnten in der Nordrange in den vergangenen Jahren insbesondere im Containerbereich deutliche Marktanteile hinzugewinnen. Die großen deutschen Seehäfen verzeichneten im Jahr 2004 ein Umschlagsplus von rund 8 Prozent. Für 2005 wird ebenfalls mit deutlichen Zuwachsraten gerechnet.

Die Seehäfen haben als logistische Dienstleistungszentren sowie Industriestandorte große regional- und volkswirtschaftliche Bedeutung. Sie dienen nicht nur als Drehscheibe bei der Abwicklung des deutschen Außenhandels, sondern erbringen zugleich eine Vielzahl an Dienstleistungen.

Die Bundesregierung ist mit ihrer Politik für die Stärkung der deutschen Seehäfen auf dem richtigen Weg. Der gezielte und koordinierte Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten der Seehäfen ist in diesem Zusammenhang ein zentraler Bestandteil der Verkehrspolitik der Bundesregierung. Trotz der insgesamt positiven Entwicklung ist allerdings zu beachten, dass sich die deutschen Seehäfen derzeit in einem harten Wettbewerb mit den Seehäfen anderer EU-Mitgliedstaaten befinden. Dies beruht auch auf der unterschiedlichen Umsetzung ordnungspolitischer Rahmenbedingungen innerhalb der Gemeinschaft.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt,

- dass die Bundesregierung bereits 1999 mit den Küstenländern die „Gemeinsame Plattform zur deutschen Seehafenpolitik“ erarbeitet und diese 2001 durch einen Katalog mit konkreten hafenpolitischen Projekten ergänzt hat;
- dass die Bundesregierung mit dem Bundesverkehrswegeplan 2003 einen entscheidenden Schritt zur Stärkung der Seehäfen gemacht hat und den Ausbau der see- und landseitigen Zufahrten zu den Häfen als einen ihrer Investitionsschwerpunkte sieht;
- dass die Bundesregierung die Bundesländer bei der Steigerung der Standortqualität und der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen unterstützt und zusammen mit den Bundesländern und der Wirtschaft, zeitgemäße Antworten auf einen sich verschärfenden Wettbewerb erarbeitet;
- dass die Bundesregierung zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Nordseehäfen ihre Bemühungen um eine leistungsfähige und anforderungsgerechte Infrastruktur der Seehafenstandorte verstärkt sowie ihre Strategie für die see- und landseitige Anbindung der Häfen fortentwickelt und auf der Grundlage der „Gemeinsamen Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik“ mit den Ländern abstimmt (Seehafenkonzeption);
- dass nach dem Kabinettsbeschluss vom 15. September 2004 die beiden Vorhaben der Fahrrinnenanpassung der Außenweser und der Unter- und Außenelbe für das weitere Planungsverfahren mit einem besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag versehen und bei einem mit dem Bundesumweltministerium positiv festgestellten Ergebnis den im Bundesverkehrs-

wegeplan (BVWP) 2003 enthaltenen Bundeswasserstraßenvorhaben gleichgestellt werden;

- dass im weiteren Verfahren die von den Ländern vorgebrachten Anforderungen, insbesondere die ökologischen Belange und die Deichsicherheit besonders berücksichtigt werden.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- die 15 küstenländer-übergreifenden Verkehrsinfrastrukturprojekte des BVWP 2003 auf der Grundlage der Seehafenkonzeption entsprechend ihrer jeweiligen Baureife, Umweltverträglichkeit und der nachgewiesenen Finanzierbarkeit zeitnah und prioritär voranzubringen;
- die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen voranzubringen und die bestehenden Harmonisierungsdefizite abzubauen;
- dabei u. a. zu prüfen, ob der bei erfolgreicher Rückflagung durch deutsche Reeder entstehende zusätzliche fiskalische Spielraum zur Absenkung der Mineralölbesteuerung beim Hafenumschlag genutzt werden kann;
- durch geeignete Maßnahmen die Basis für wettbewerbsfähige Trassenpreise im Seehafenhinterlandverkehr zu schaffen;
- sich innerhalb der EU für faire und transparente Wettbewerbsbedingungen für die deutschen Seehäfen einzusetzen. Dies gilt insbesondere für staatliche Beihilfen, die innerhalb der gesamten EU schrittweise abgebaut werden müssen, um die eigenen Anstrengungen der Seehäfen zur Erhöhung ihrer Wirtschaftlichkeit zu forcieren.

Verlagerung von Güterverkehren auf den Wasserweg

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Nach wie vor gibt es eine Reihe u. a. von organisatorischen Hemmnissen, die die Verlagerung und Spediteure davon abhalten, Gütertransporte auf den Wasserweg zu verlagern. Dabei kann die „nasse“ Transportkette und deren Dienstleister durch die Organisation von Haus zu Haus-Verkehren mit einer hohen Transportqualität aufwarten. Der Abbau dieser Hemmnisse und die Schaffung von mehr Transparenz durch Information und Beratung sind deshalb wichtige verkehrspolitische Ziele, um die Verlagerung von Gütern auf das Schiff zu erreichen.

Das Konzept „from road to sea/waterway“ bietet für die stärkere Nutzung des Wasserwegs einen effizienten, kostengünstigen und umweltfreundlichen Ansatzpunkt. Der Transport erfolgt staufrei und zeichnet sich zudem durch hohe Kapazitätsreserven aus. Der Vorteil liegt in den geringeren Kosten, den planbaren Transitzeiten, der höheren Sicherheit des Transports sowie in der höheren Umweltverträglichkeit.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt,

- dass die Bundesregierung die Entlastung des Straßenverkehrs durch Short Sea Shipping zu einem wichtigen verkehrspolitischen Ziel der Bundesregierung erklärt hat;
- die Einrichtung des Short Sea Promotion Centre (SPC) als „Public-Private-Partnership“-Projekt (PPP) – getragen vom Bund, den Küstenländern und Nordrhein-Westfalen sowie Firmen und Verbänden der maritimen Wirtschaft und der Binnenschifffahrt;
- dass das SPC durch Beratung, Information und Werbung die Verlagerung auf die Küsten- und Binnenschifffahrt fördert und Hemmnisse bei der Nutzung des Wasserweges abbaut;

- dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) die Förderung des SPC zunächst bis einschließlich 2007 auf der bisherigen PPP-Basis verlängert hat.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- Projekte zur Entlastung der Straße zugunsten des Wasserweges (Kurzstreckenseeverkehr und Binnenschifffahrt), innovative Umschlagstechnik und Transportkettenlogistik zu fördern;
- die Arbeit des SPC weiter zu unterstützen;
- auf die Küstenländer zuzugehen – insbesondere mit Blick auf den durch die EU-Osterweiterung und den damit einhergehenden Verkehrszuwachs wachsenden Bedarf an Beratung und Information bezüglich der Alternativen per Küsten- und Binnenschiff;
- den Abbau von Hemmnissen (insbesondere zur Vereinfachung der Zollabwicklung) weiter voranzutreiben, um zu einer stärkeren Nutzung des Kurzstreckenseeverkehrs zu kommen;
- das Konzept von „Motorways of the Sea“ weiterzuentwickeln.

Schiffbau

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Deutsche Bundestag sieht sich angesichts der Entwicklung der deutschen Schiffbauindustrie in seiner Überzeugung bestätigt, dass dieser gesamtwirtschaftlich wichtige Industriebereich in der Lage ist, auch unter schwierigsten Marktbedingungen im weltweiten Wettbewerb zu bestehen. Im Jahre 2003 haben die Werften Aufträge im Wert von 3,6 Mrd. Euro hereingenommen und in 2004 wurden Anschlussaufträge in Höhe von 3,4 Mrd. Euro (geschätzt) akquiriert. Damit werden Auslastung und Beschäftigung auf den Werften bis 2006 und darüber hinaus gesichert. Die Werften sind erfolgreich dabei, ihre Auslastung und damit Arbeitsplätze für knapp 20 000 Beschäftigte für die nächsten zwei bis drei Jahre zu sichern. Ein wesentlicher Grund für diesen Erfolg sind die in den letzten Jahren erreichten Kostensenkungen, nicht zuletzt aber die Produktqualität, Termintreue und Flexibilität der deutschen Schiffbauindustrie. Einen wichtigen Beitrag leistete auch die Forschung und Entwicklung in der Schiffstechnologie und zur Optimierung der Produktionstechnik.

I. Der Deutsche Bundestag anerkennt,

dass die Bundesregierung dem Schiffbau – auf den ein an Innovation und Spitzentechnologie orientiertes Land wie Deutschland nicht verzichten kann – die in dieser Situation notwendigen Unterstützungen und industriepolitischen Flankierungen gegeben hat. Wichtige Ergebnisse dieser erfolgreichen Schiffbaupolitik der Bundesregierung sind:

- Es wurde das mit anderen EU-Mitgliedstaaten abgestimmte und gegenüber der EU-Kommission mit Nachdruck verfolgte Ziel erreicht, die als handelspolitische Maßnahme der Europäischen Union gegen die Dumpingpraktiken der koreanischen Schiffbauindustrie eingereichte WTO-Klage durch befristete Abwehrmaßnahmen zu ergänzen („Doppelstrategie“). Die zulässigen Beihilfen bis zu 6 Prozent des Auftragswertes für Containerschiffe, Chemikalien- und Produktentanker sowie Erdgastanker (LNG-Tanker) erlauben es den deutschen Werften, in diesen besonders betroffenen Segmenten Aufträge gegen die unlautere koreanische Konkurrenz zu akquirieren und sichern Auslastung und Beschäftigung bis in das Jahr 2007.

- Es wurden die Genehmigungen der EU-Kommission für
 - das deutsche Schiffbau-Landesbürgschaftssystem sowie
 - die Einführung des Festzinssystems CIRR (Commercial Interest Reference Rate) als weitere Finanzierungsalternativeerreicht. Damit hat die Bundesregierung die Voraussetzungen für die Bewahrung der Attraktivität des Schiffsfinanzierungsstandortes Deutschland sowie Planungs- und Finanzierungssicherheit für die deutschen Werften geschaffen.
- Die vier ostdeutschen Werften in Wismar, Rostock-Warnemünde, Stralsund und Wolgast sind seit April 2004 frei von Produktionsbegrenzungen.
Damit ist das intensiv verfolgte Ziel erreicht worden, die von der Europäischen Union bis Ende 2005 festgesetzten Begrenzungen vorzeitig zu lockern, nachdem schon 2001 mit der EU-Kommission die Flexibilisierung dieser Grenzen vereinbart werden konnte.
Jetzt eröffnen sich den Werften ausreichend große betriebswirtschaftliche Spielräume und bessere Möglichkeiten zur Beschäftigungssicherung.
- Die Förderung der Forschung und Entwicklung des Programms „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“ hat die F&E-Kompetenz und das Technologieniveau des Schiffbaus wesentlich gesteigert. RoRo-Fähren und Doppelhüllentanker und die im Rahmen der regionalen Forschungsinitiative InnoRegio entwickelten Container-Feeder bis 2500 TEU sind dabei besonders erfolgreiche Beispiele.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt,

dass die Bundesregierung den Fokus ihrer Schiffbaupolitik auf neue Herausforderungen ausrichtet:

- Mit dem Ziel, den von allen maritimen Akteuren für dringend notwendig erachteten strukturellen Verbesserungen in der Schiffbauindustrie einen deutlichen Impuls zu geben, ist die Studie „Erhöhung der Wettbewerbfähigkeit des deutschen Schiffbaus – Analyse der Leistungsfähigkeit sowie möglicher Optimierungs- und Kooperationspotenziale“ in Auftrag gegeben worden.
Erste Zwischenergebnisse zeigen, dass die deutsche Schiffbauindustrie – ungeachtet ihrer technologischen Führungsposition auf dem Weltmarkt – auch weiterhin und verstärkt Investitionen vornehmen muss, um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu sichern.
- Technologische Exzellenz, hohe Sicherheit, Energieeffizienz der entwickelten Produkte sowie höhere Produktivität und Kostensenkungen sind die künftigen Herausforderungen der neuen Förderphase 2005 bis 2009 des Forschungsprogramms „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“.
- Der zunehmenden Abhängigkeit der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Schiffswerften von ihrer Fähigkeit zu marktorientierter Innovation wird mit dem vom Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (BMWA) auf den Weg gebrachten neuen Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ Rechnung getragen.
- Mit dem Ziel, auf den Werften Kostenentlastungen möglich zu machen und zugleich Qualifikations- und Beschäftigungspotentiale durch verbesserte Nutzung arbeitsmarktpolitischer Instrumente zu erhalten, hat die Bundesregierung ein entsprechendes zielorientiertes Zusammenwirken der verantwortlichen Tarifparteien auf Gewerkschafts- und Unternehmerseite („Task Force Werften“) angeregt und begleitet.

- Die Abwehrstrategie der EU gegen die Subventionierung und die Dumpingpreispolitik der koreanischen Werften fortzusetzen. Die Bundesregierung hat die Europäischen Kommission im Verlauf des WTO-Streitbeilegungsverfahrens EU/Korea unterstützt und die Verhandlungen der Europäischen Kommission über ein neues OECD-Schiffbauübereinkommen zur schnellstmöglichen Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen auf dem Schiffbauweltmarkt aktiv begleitet.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- die Erreichung effektiver Strukturen der deutschen Schiffbauindustrie weiter nach Kräften zu fördern;
für die Unterstützung dieses vor allem von den Unternehmen selber zu leistenden Prozesses sind von der Bundesregierung alle Instrumente, wie z. B. Förderprogramme, und gezielt zu schaffende politische Rahmenbedingungen, insbesondere im Ergebnis der Studie „Erhöhung der Wettbewerbfähigkeit des deutschen Schiffbaus – Analyse der Leistungsfähigkeit sowie möglicher Optimierungs- und Kooperationspotenziale“, zu nutzen;
- die Förderung der Forschung und Entwicklung in der Schiffstechnologie in den Schwerpunktbereichen „Komplexe und hoch spezialisierte Schiffe“ und bei der Optimierung der Produktionstechnik zur Steigerung der Produktivität und zur Kostensenkung konsequent fortzusetzen;
- mittels eines integrativen Ansatzes die Effektivität der Förderung von Forschung und Entwicklung und Innovation weiter zu verbessern und alle administrativen Voraussetzungen zu schaffen;
- ausgehend von der Forschungsförderung „Schiffbau und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“ und dem neuen Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ ist eine Exzellenzstrategie zu entwickeln, die konsequent, beginnend bei Forschung und Entwicklung bis hin zur anwendungsreifen Innovation, auf marktfähige neue Produkte zielt, mit denen die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Schiffbauindustrie nachhaltig gestärkt wird;
- im Sinne des Klimaschutzes und der Ressourcensicherheit die Forschung und Entwicklung von Schiffantrieben auf Basis erneuerbarer Energien voranzutreiben;
- die in der Verantwortung der Sozialpartner zu vereinbarenden Projekte und Vorhaben, mit denen Kostenentlastungen und die Erhaltung von Qualifikations- und Beschäftigungspotentialen durch verbesserte Nutzung arbeitsmarktpolitischer Instrumente erreicht werden sollen („Task Force Werften“), durch die Schaffung der erforderlichen politischen Rahmenbedingungen (Möglichkeit der zielorientierten Nutzung arbeitsmarktpolitischer Regelungen) zu flankieren;
- das WTO-Streitbeilegungsverfahren EU/Korea abzuschließen und die Konsequenzen aus dem Urteil zu ziehen. Parallel hierzu müssen die Verhandlungen der Europäischen Kommission über ein neues OECD-Schiffbauübereinkommen erfolgreich fortgesetzt werden und damit schnellstmöglich ein fairer internationaler Wettbewerbsrahmen geschaffen werden.

Meerestechnik

I. Der Deutsche Bundestag hat zur Kenntnis genommen,

dass die deutsche meerestechnische Industrie mit einem Umsatz von rund 3,5 Mrd. Euro und einem Marktanteil von 3 Prozent nicht in dem Umfang am Weltmarkt vertreten ist, der dem Technologie- und Wirtschaftspotential der deutschen Industrie entspricht. Auf dem Weltmarkt für Meerestechnik gibt es hohe Wachstumspotentiale, an denen die deutsche meerestechnische Industrie teilhaben und ein überproportionales Wachstum erreichen könnte.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt

- die auf der 3. Nationalen Maritimen Konferenz in Lübeck initiierte „Strategische Allianz für die Meerestechnik“ unter Beteiligung des Bundes, der Küstenländer, der betroffenen Wirtschaftsverbände und der meerestechnischen Wissenschaft;
- die Initiativen zur Bündelung und Vernetzung von Potentialen und Kompetenzen in der Meerestechnik und Meeresforschung für mehr Wachstum und Beschäftigung;
- die Fortsetzung der Förderung der Forschung und Entwicklung für zukunftsfähige Technologiebereiche der Meerestechnik;
- das Angebot der Bundesregierung, die von der Tsunami-Katastrophe betroffene Region mit neuester Technologie aus deutscher Wissenschaft beim Aufbau eines Frühwarnsystems zu unterstützen.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

den von der meerestechnischen Industrie eingeleiteten Vernetzungsprozess der „Strategische Allianz für die Meerestechnik“ weiterhin zu flankieren:

Die Forschung und Entwicklung sollte sich konsequent an Ihrem Beitrag zur wirtschaftlichen Verwertung und internationaler Vermarktbarkeit orientieren, um die Erschließung internationaler Märkte zu verbessern. Die Förderung von Forschung und Entwicklung soll sich auf wirtschaftlich zukunftsfähige Technologiebereiche wie z. B. die Meeresenergien, die Tiefwassertechnik, die Leit- und Sicherheitstechnik und die Polartechnik erstrecken.

Offshore-Windenergietechnologie

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Offshore-Windenergietechnologie ist ein junger High-Tech-orientierter Wirtschaftszweig der maritimen Wirtschaft in Deutschland mit erheblicher Innovationskraft und großen Beschäftigungspotentialen. Europaweit können mit den Offshore-Windparks dauerhaft mehrere zehntausend Arbeitsplätze an der Küste im Bereich Anlagenbau, Wartung, Schiffbau und Häfen geschaffen und gesichert werden. Es geht allein in Deutschland um ein Investitionsvolumen von 45 bis 50 Mrd. Euro und um die Realisierung einer wirtschaftspolitischen Vision, die eines der größten Konjunktur- und Innovationsprogramme für die deutschen Küstenländer bedeutet.

Deutschland ist weltweit der mit Abstand größte Markt und Anbieter für die Nutzung der Windenergie. „Renewables made in Germany“ haben das Potential, angesichts des weltweiten drastisch steigenden Energiebedarfs, in den nächsten Jahren auf den Weltmärkten eine herausragende Rolle zu spielen. Der Exportanteil der in Deutschland hergestellten Komponenten für Windkraftanlagen liegt bei fast 60 Prozent. Mit den weltweit einzigen Anlagen der 5MW Klasse haben sich gleich drei deutsche Anlagenhersteller am Markt gut platziert. Die Markt-

führerschaft im Bereich Windkraftanlagen muss genutzt werden, um auch im Bereich der Offshore-Windtechnologie eine Spitzenposition in der Welt einzunehmen. Andere Länder wie z. B. Großbritannien, Spanien, Dänemark sind dabei Planungen zu entwickeln und erste Offshore-Windparks zu bauen. In Deutschland müssten jetzt die Kräfte für einen Innovationssprung gebündelt werden.

Nach wie vor gibt es eine Reihe von Hemmnissen für die Verwirklichung der ersten Offshore-Windparks. In Deutschland sind die Anforderungen zur Verwirklichung der Offshore-Windparks im Hinblick auf den küstennahen Naturschutz besonders anspruchsvoll. Die im internationalen Vergleich großen Tiefen und weiten Entfernungen zur Küste bedingen besondere Anforderungen an Planung, Technik und Finanzierung. Dazu gehört unter anderem die Entwicklung der Windkraftanlagentechnik, die unter Starkwind Dauerbetrieb garantieren muss, die Entwicklung neuer Gründungsmethoden, die nationale, teilweise sogar europäische Bündelung der Anschlussstrassen und der Netzanbindung. Vor dem Hintergrund dieses ausgeprägt hohen Innovationsanteils ist die Realisierung einer Projektfinanzierung trotz der Aussicht auf Vergütung nach EEG nicht selbstverständlich. Im Bereich der Kreditinstitute scheinen hier erhebliche Schwierigkeiten zu bestehen. Die Innovationsschwelle muss in den ersten Pilotprojekten noch überwunden werden.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt,

- dass mit der Novellierung der Gesetzes zum Vorrang der erneuerbaren Energien die notwendigen wirtschaftlichen Voraussetzungen für den Betrieb von Offshore-Windparks in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) geschaffen wurden;
- dass die Bundesregierung die Natura2000-Gebiete in der deutschen AWZ identifiziert und schon an die EU gemeldet hat und die Ausweisung der besonderen Eignungsgebiete für Offshore-Windenergieanlagen zurzeit umsetzt;
- dass in der deutschen AWZ der Bund inzwischen sieben Offshore-Windparks genehmigt hat;
- dass die Bundesregierung auf der 4. Nationalen Maritimen Konferenz in Bremen die Grundlage für die notwendige Vernetzung zwischen der Nutzung der Windenergie auf See und der maritimen Wirtschaft gelegt hat.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

den sich entwickelnden Prozess weiterhin zu begleiten und zu verstärken. Mit dem Ziel,

- dass in enger Abstimmung mit den Ländern kurzfristig Testfelder mit der notwendigen Infrastruktur bereitgestellt werden, auf denen alle Anlagenbauer Erfahrung mit der Technik auf hoher See sammeln können;
- zur Erleichterung der Finanzierung von ersten Offshore-Pilotprojekten unter Berücksichtigung der dafür üblichen Kriterien im Einzelfall auch die Vergabe staatlicher Bürgschaften zu prüfen, um das Innovationsrisiko wirtschaftlich beherrschbar zu machen, und auch die Küstenländer aufzufordern, sich an der Absicherung der Projekte zu beteiligen;
- durch intensive Moderation und politische Begleitung der Genehmigungsverfahren zur Verfahrensbeschleunigung bei den Genehmigungen von Offshore-Windparks durch Harmonisierung der Genehmigungsverfahren in enger Zusammenarbeit mit den Ländern zu gelangen;

- die Förderung der Forschung und Entwicklung für diesen zukunftsfähigen Technologiebereich der Meerestechnik umfassend zu verstärken;
- die Diskussion mit den Naturschutz-, den Tourismus- und Fischereiverbänden sowie der Schifffahrt weiter zu intensivieren, um zeitnahe Lösungen für die Konflikte zu finden;
- bis zur nächsten Maritimen Konferenz, in deren Rahmen die Offshore-Windenergie ein eigenständiges Thema bleiben sollte, einen Fortschrittsbericht vorzulegen.

Berlin, den 16. Februar 2005

Franz Müntefering und Fraktion

Katrin Göring-Eckardt, Krista Sager und Fraktion

