

Antrag

der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Georg Brunnhuber, Ulrich Adam, Dietrich Austermann, Otto Bernhardt, Renate Blank, Antje Blumenthal, Klaus Brähmig, Monika Brüning, Manfred Carstens (Emstek), Peter H. Carstensen (Nordstrand), Gitta Connemann, Hubert Deittert, Vera Dominke, Anke Eymer (Lübeck), Dr. Hans Georg Faust, Enak Ferlemann, Hartwig Fischer (Göttingen), Dr. Maria Flachsbarth, Jochen-Konrad Fromme, Peter Götz, Kurt-Dieter Grill, Reinhard Grindel, Michael Grosse-Brömer, Klaus-Jürgen Hedrich, Siegfried Helias, Bernd Heynemann, Klaus Hofbauer, Susanne Jaffke, Volker Kauder, Eckart von Klaeden, Jürgen Klimke, Norbert Königshofen, Thomas Kossendey, Dr. Martina Krogmann, Dr. Hermann Kues, Werner Kuhn (Zingst), Helmut Lamp, Walter Link (Diepholz), Eduard Lintner, Klaus Minkel, Marlene Mortler, Bernd Neumann (Bremen), Henry Nietzsche, Günter Nooke, Rita Pawelski, Dr. Friedbert Pflüger, Heinrich-Wilhelm Ronsöhr, Volker Rühle, Georg Schirmbeck, Dr. Ole Schröder, Wilhelm Josef Sebastian, Gero Storjohann, Lena Strothmann, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter und der Fraktion der CDU/CSU

„Meer für Morgen“ – Impulse für die maritime Verbundwirtschaft

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Mit dem von der EU-Kommission am 2. März 2005 beschlossenen Grünbuch zur europäischen Meerespolitik wird einer der letzten großen Wirtschafts- und Lebensbereiche jetzt auch in Brüssel auf die politische Agenda gesetzt: Das Europa der Meere und Ozeane. Damit wird die Kommission der Bedeutung der maritimen Wirtschaft als Gesamtes für die Zukunft Europas gerecht.

Schon in den strategischen Zielen für die Jahre 2005 bis 2009 betonte die Kommission „die Notwendigkeit für eine ganzheitliche Meerespolitik, die auf eine aufstrebende maritime Wirtschaft und die Ausschöpfung aller Potentiale der Meere in einer umweltfreundlichen und nachhaltigen Weise ausgerichtet ist.“

Die ganzheitliche Betrachtung der maritimen Wirtschaft auf europäischer Ebene ist neu, denn bisher verfolgte man eher einen sektoralen Ansatz, anstatt von einer maritimen Verbundwirtschaft auszugehen.

Anders ist die Lage in der Bundesrepublik Deutschland. Hier wird schon seit vielen Jahren ein ganzheitlicher Ansatz in der maritimen Politik verfolgt. Mit Erfolg. Die maritime Verbundwirtschaft zählt heute zu den wichtigsten und fortschrittlichsten Wirtschaftszweigen in Deutschland. Rund 240 000 Menschen sind hier direkt beschäftigt und tragen jährlich zu einer Gesamtwertschöpfung von ca. 15 Mrd. Euro bei.

Die Kernbereiche Schiffbau, Schifffahrt sowie die Häfen und die Meerestechnik haben sich zu leistungsfähigen High-Tech-Branchen entwickelt. Junge Branchen wie Offshore-Technik, Umwelttechnik und Aquakultur sind Belege dafür, wie schnell durch Forschung und Entwicklung neue Geschäftsfelder in der maritimen Wirtschaft besetzt werden.

Viele Bereiche der maritimen Verbundwirtschaft haben sich zu Vorzeigebereichen entwickelt. Die deutsche Handelsflotte zählt mittlerweile zu den größten der Welt und umfasst rund 2 600 Schiffe. Ein Drittel der Weltcontainerflotte stellen deutsche Reeder. Auch die deutschen Werften sind auf Erfolgskurs. Lange ist es her, dass man sie als 3-D-Industrie verspottete: Dirty, Dull and Dangerous. Heute sind sie Innovationsschmieden mit einer leistungsfähigen Zulieferindustrie. Knapp 100 000 Beschäftigte haben die deutschen Werften und ihre Zulieferer und einen Schiffbauanteil von 3,7 Prozent weltweit. Die deutsche Hafenwirtschaft hat mit 300 000 direkt und indirekt Beschäftigten die Schlüsselrolle in der maritimen Verbundwirtschaft. Erfolg, Können, Kreativität und Kompetenz sind nicht nur in diesen drei Kernbereichen der maritimen Wirtschaft zu Hause, sondern auch im Management und bei den Mitarbeitern der Meerestechnik, von der Forschung über die Aquakultur bis hin zur Offshore- und Polartechnik, der Fischwirtschaft und den Ausbildungsstätten. Die sieben größeren Meeresforschungseinrichtungen, die Universitäten und Fachhochschulen sowie die Institute an der Küste mit ihren rund 2 000 Beschäftigten tragen zum Gesamterfolg der maritimen Verbundwirtschaft in Deutschland wesentlich bei. Das gilt auch für die 2 250 Fahrzeuge umfassende Fischereiflotte mit einem Jahresumsatz von ca. 1,6 Mrd. Euro (2003).

Erstmals in einen globalen Kontext gesetzt – und damit die politische wie parlamentarische Basis für die Boom-Branche „maritime Verbundwirtschaft“ geschaffen – hat eine Große Anfrage der Fraktionen der CDU/CSU und FDP zur „Zukunft der maritimen Wirtschaft“ diesen Bereich im Jahre 1996. Die damalige Bundesregierung hat die Thematik aufgegriffen und mit der Schaffung eines nationalen Konzeptes zur maritimen Wirtschaft auch umgesetzt. Bereits 1985 ist mit der Initiative „Schiff der Zukunft“ der Grundstein für den Schiffbau als High-Tech-Industrie gelegt worden.

Doch darf die derzeitige Euphorie in der maritimen Verbundwirtschaft nicht den Blick auf ernsthafte negative strukturelle Entwicklungen und Risiken verstellen, denn die Lage ist bei weitem nicht zufrieden stellend.

So täuscht beispielsweise der augenblickliche Auftragsboom bei den deutschen wie europäischen Werften über die tatsächliche Situation der Branche im internationalen Vergleich hinweg. Nur noch 5,6 Prozent der weltweiten Neubaufträge gingen 2003 an die Schiffbauer aus Europa, aber nahezu 60 Prozent nach Südkorea, dann folgen Japan und China.

Noch sieben Jahre zuvor lagen Korea und Europa mit einem Marktanteil von 21 Prozent gleichauf. Europa und vor allem Deutschland geraten beim Welt-schiffbau trotz des Technologievorsprungs immer mehr ins Hintertreffen. „Schiffe von der Stange“ können in Südostasien wesentlich kostengünstiger gebaut werden als in Europa. Die deutschen Werften wandeln sich zu Spezialanbietern. Der Arbeitsplatzabbau im Schiffbau hält weiter an. Allein in den letzten zehn Jahren verlor die Branche nach Angaben der zuständigen Gewerkschaften ca. 7 000 Beschäftigte. Der deutsche Schiffbauanteil beträgt derzeit 3,8 Prozent. Vor neun Jahren war er fast doppelt so hoch. Ohne die Wettbewerbshilfe wäre dieser Anteil noch wesentlich geringer. Die Fördernotwendigkeit – gleich in welcher Form – wird solange gegeben sein, bis sich OECD und WTO entschließen, für faire Bedingungen im Weltschiffbau zu sorgen und die Wettbewerbsverzerrungen durch nationale offene und versteckte Subventionen in den Schiffbauländern zu unterbinden.

Auch in anderen Bereichen der maritimen Verbundwirtschaft zeigen sich Schwachstellen bzw. fehlt es an politischen Impulsen.

Immer mehr Häfen und Hinterlandanbindungen sind dem weltweiten Containerverkehr in der Menge wie in der Größe der Schiffe nicht mehr gewachsen. Seit den frühen 80er Jahren steigt dieser jährlich mit durchschnittlich 9,8 Prozent als Folge der Globalisierung und der internationalen Arbeitsteilung. Die Engpässe könnten schon bald zum Bremsklotz für Welthandel und Globalisierung werden, stellt eine erst kürzlich veröffentlichte Studie der HVB-Group alarmierend fest. So heißt es dort, dass die Überlastung der Häfen das Wirtschaftswachstum eines Landes verlangsamt und dessen internationale Wettbewerbsfähigkeit verringert. Die Vermeidung von Engpässen in unseren Nord- und Ostseehäfen ist daher auch auf europäischer Ebene eine Herausforderung.

Der größte deutsche Hafen Hamburg gehört zwar momentan noch zu den wenigen Welthäfen, die noch nicht überfüllt sind, die Kapazitätsauslastung liegt aber auch hier schon bei 93 Prozent. Das Hauptproblem der deutschen Häfen dürfte in den kommenden Jahren vor allem der Weiter- und Abtransport der Seegüter sein. Nicht ausreichende Hinterlandanbindungen werden auch in Deutschland zum Nadelöhr für den Handel.

Die im Bundesverkehrswegeplan 2003 genannten 15 prioritären Projekte zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen müssen tatsächlich Priorität erhalten. Die Realisierung muss das Ziel sein, nicht die Planung.

Auf die Beseitigung der Wettbewerbsnachteile deutscher Häfen im Vergleich zu ihren europäischen Mitbewerbern (beispielsweise durch Trassenentgelte und höhere Mineralölsteuersätze) muss weiter hingearbeitet werden. Langfristig gilt es aus Gründen der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen auch die Wettbewerbsvoraussetzungen beim Betrieb von Häfen, bei der Schiffsabfertigung und den Lotsendiensten zu optimieren.

Die maritime Verbundwirtschaft braucht politisch verlässliche Rahmenbedingungen. Absichtserklärungen auf der einen Seite dürfen nicht vom Handeln auf der anderen Seite konterkariert werden.

Bleibt es bei der stärker werdenden Ideologie in der Umweltpolitik, ist zu befürchten, dass sie sich zum Bremsklotz für die maritime Verbundwirtschaft entwickelt. Beispiele dafür, wo der Wirtschafts- und der Verkehrsminister gegensätzliche Auffassungen vertreten als der Umweltminister, sind zahlreich. Dazu gehören u. a.:

- die Vertiefung von Elbe, Weser und Ems,
- der Erdöl- und Erdgasabbau in der Nordsee,
- die Fehmarnbelt-Querung,
- der Ausbau des Nordostseekanals,
- die Hafenspolitik, aber auch die nationale Offshore-Windkraftpolitik.

Während vor den Küsten von Dänemark, Schweden, Großbritannien, Irland und den Niederlanden bereits 17 Offshore-Windparks in Betrieb sind, kämpfen deutsche Windpark-Projektierer noch mit bürokratischen Hürden. Gründe dafür sind die langwierigen Genehmigungsverfahren in Deutschland von sechs bis acht Jahren. Auch die extremen Umweltverträglichkeitsprüfungen z. B. der Kabeltrassen tragen zu den Verzögerungen bei.

Auch beim Ausbau der Unterelbe, Außenweser und Ems gab lange Zeit die Umweltpolitik vor der Verkehrspolitik den Ton an. Der für die Hinterlandanbindung so notwendige Ausbau verzögert sich immer mehr. Falsche Signale von Seiten der Politik gibt es immer wieder. So hat im letzten Jahr das Bundes-

ministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mit den Plänen zu einer Maut für Wassersportler bundesweit für Irritationen gesorgt.

Die Aufforderung für einen klaren Kurs zu sorgen, gilt auch in Bezug auf den Nordostseekanal, der mit jährlichen zweistelligen Zuwachsraten dringend ausgebaut und verbreitert werden muss, um dem Güterumschlag von Hamburg in Richtung Russland und Baltikum gerecht zu werden.

Zu einer ernsthaften Gefahr nicht nur für Häfen und Werften könnte sich die EU-Dienstleistungsrichtlinie entwickeln. Befürchtet wird von Seiten der Betriebsräte und den Gewerkschaften, dass Billig-Lohn-Konkurrenz aus Ost-Europa unter heimischen Arbeitsbedingungen deutsche Arbeitskräfte vom Markt drängen wird. Hier gilt es, nationale Interessen zu wahren.

Aber auch von Seiten der Wirtschaft muss ein Wille zum Handeln noch deutlich sichtbar werden. Wettbewerbsfördernde Maßnahmen für die Reeder in Form der Tonnagesteuer, geringeren Lohnzusatzkosten und Ausbildungshilfen müssen auf der anderen Seite mit dem Einhalten der Zusage der Rückflaggung von Schiffen deutlich erwidert werden.

Insgesamt ist auch die maritime Politik mittel- wie langfristig so zu gestalten, dass es zur Schaffung von Arbeitsplätzen kommt. Es wäre bei einer Arbeitslosigkeit von über 5 Millionen Menschen in unserem Land, bei einem täglichen Verlust von 1 200 Arbeitsplätzen, unverantwortlich nicht so zu handeln, dass mehr Wachstum für diesen Wirtschaftszweig baldmöglichst erreicht wird.

Fest steht: Anstelle von kurzfristigen Maßnahmen und nationalen Alleingängen braucht die maritime Verbundwirtschaft eine internationale Dimension bzw. internationale moralische Perspektiven und Strategien. Die Weltbevölkerung wird nach VN-Angaben in den kommenden zehn Jahren auf 7 Milliarden Menschen ansteigen, der Welthandel sich verdoppeln, trotzdem Not, Armut und Hunger auf unserer Erde zunehmen. Über 40 Prozent der Menschheit wird an Wasser und jeder Fünfte an Nahrungsmangel leiden.

Der Lebensraum Meer ist unverzichtbar und die Meeresnutzung ist eine konkrete Zukunftsvision; dabei bleibt die Fischerei eingeschlossen.

Die europäische Meerespolitik beschäftigte sich bisher zu sehr mit der Koordination von Einzelvorhaben, anstatt diese in ein Gesamtkonzept zu überführen. Andere Staaten wie beispielsweise die USA, Kanada oder Australien unternehmen seit längerem sehr ehrgeizige Anstrengungen, um die Potentiale der Meere und Küsten systematisch zu nutzen.

Hier muss die EU aufholen. Immerhin besteht sie zur Hälfte aus Wasserflächen und umfasst das weltgrößte Meeresgebiet. Die Küstenlänge der EU beträgt 89 000 km und ist damit 7-mal länger als die der USA und über 4-mal länger als die von Russland. 20 Mitgliedstaaten sind Küstenländer und ein Drittel der 450 Millionen Menschen der EU lebt an oder nahe der Küsten. 2,5 Millionen Menschen sind von den Meeren direkt wirtschaftlich abhängig.

Der bedenkliche Zustand unserer marinen Ökosysteme und die sinkenden Fischbestände in europäischen Gewässern können nicht einzeln von den Mitgliedstaaten in den Griff bekommen werden.

Notwendig ist ein politischer Rahmen, der die Meerespolitik auf EU-, auf Länder- und auf regionaler Ebene fördert. Das jetzt beschlossene Grünbuch der Europäischen Kommission ist ein begrüßenswerter Schritt. Es muss den Wert der Ozeane und Meere für Europa klar erfassen, ihr Potential und mögliche Risiken anhand einer Analyse der geographischen, ökologischen, ökonomischen, sozialen und gesetzlichen Möglichkeiten messen. Es sollte auch aufzeigen, wie Meereskunde, Forschung und Innovation besser in Industrie und in politische Prozesse integriert werden können.

Angesichts des Bevölkerungswachstums auf der Erde und der fortschreitenden Überfischung und Verschmutzung der Meere rückt die marine Aquakultur als Teil der „blauen Biotechnologie“ immer mehr in den Mittelpunkt. Auch Deutschland muss seiner internationalen Verantwortung gerecht werden und die Mittel für die Meeresforschung intensivieren.

Das Meer als Regulator des ökologischen Gleichgewichts und als Nahrungsquelle wird immer wichtiger. 75 Prozent der Weltbevölkerung wird nach Schätzungen von Experten im Jahr 2020 innerhalb eines nur 60 Kilometer breiten Küstenstreifens leben. Die Weltmeere gehören zum globalen Naturerbe und ihr Schutz ist in jedem Fall vor die wirtschaftliche Ausbeutung zu stellen.

Die Konzeption einer integrierten, umfassenden, effektiven und nachhaltigen maritimen Politik stellt eine erstrangige politische Herausforderung dar.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. das Meer als wichtigen Ernährungs-, Wirtschafts-, Beförderungs- und Gesundheitsraum anzuerkennen und das Zukunftspotential der Meere in Wissenschafts- und Forschungsprogrammen unter Berücksichtigung der ökologischen Bedeutung intensiver zu fördern;
2. die Erforschung des Meeres in Bezug auf eine Nutzung durch marine Aquakulturen voranzutreiben;
3. dafür zu sorgen, dass die Rahmenbedingungen für die maritime Verbundwirtschaft in Bezug auf den Abbau bürokratischer Auflagen und staatlicher Reglementierungen deutlich verbessert werden;
4. eine Umsetzung der Europäischen Dienstleistungsrichtlinie in vorliegender Form in der maritimen Verbundwirtschaft zu verhindern;
5. die für die Beschäftigung und Ausbildung von Seeleuten und Mitarbeiter an Land wesentlichen Bedingungen so zu gestalten, dass einheimisches maritimes Know-how erhalten und weiterentwickelt werden kann;
6. die für die Finanzierung, die Besteuerung und den Betrieb von Schiffen wesentlichen Bedingungen langfristig zu definieren, um solide Kalkulationsgrundlagen für die Schifffahrtsunternehmen zu schaffen;
7. die für die Schifffsicherheit und den Meeresschutz wesentlichen Bedingungen an den IMO-Standards (IMO: UN-Seeschifffahrts-Organisation) auszurichten, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden;
8. den internationalen Schiffbau mit Hilfe von OECD und WTO so zu gestalten, dass weltweit gleich faire Bedingungen bestehen, und die Subventionstatbestände weltweit abgebaut werden;
9. die Eigenkapitalbasis der deutschen Werften und Zulieferer so zu stärken, dass Investitionen, Forschung und Innovation durch die Unternehmen selbst möglich sind;
10. die Unternehmensbesteuerung für die Werften in Deutschland unter dem Aspekt zu prüfen, die den Eigenheiten der Langläufigkeit des Werftengeschäfts Rechnung trägt;
11. dafür Sorge zu tragen, dass in der Bundesrepublik Deutschland sowohl für die Werft- und deren Zulieferindustrie, wie auch den seemännischen Nachwuchs die Ausbildungsbedingungen und -qualifikationen so ausgestaltet werden, dass es zu mehr Attraktivität der Arbeitsaufnahme in diesen Wirtschaftszweigen kommt;
12. den Ausbau der Hinterlandanbindungen für die deutschen Seehäfen durch die Vorlage eines Zeit- und Finanzierungsplanes rechtzeitig zu realisieren;

13. für den Ausbau von Unterelbe und Außenweser ein konkretes Umsetzungskonzept vorzulegen;
14. für die für das Zusammenwachsen von Mitteleuropa und Skandinavien wichtigen Projekte, wie die Verbindung über den Fehmarnbelt und den Ausbau und die Verbreiterung des Nordostseekanals, noch in diesem Jahr eine Realisierungsbereitschaft deutlich zu machen;
15. ein Konzept für die Beseitigung der Wettbewerbsnachteile für deutsche Seehäfen vorzulegen;
16. die Forschungs- und Entwicklungsförderung für Meerestechnik zu intensivieren und auszubauen;
17. die von den deutschen Schiffsbetreibern zugesagte Ein- oder Rückflaggung von Schiffen unter die deutsche Flagge konsequent weiterzuverfolgen, um so auch weitere Steuerausfälle für die Länder zu vermeiden;
18. die Dauer der Genehmigungsverfahren für Offshore-Windkraftanlagen in Deutschland an die der europäischen Nachbarn anzugleichen;
19. auf irritierende Ankündigungen wie z. B. die Einführung einer Maut für Wassersportler in Zukunft zu verzichten und stattdessen ein schlüssiges Finanzierungskonzept für den Ausbau von Wasserwegen, Nothäfen bzw. Notliegeplätzen vorzulegen;
20. dafür zu sorgen, dass die Schiffssicherheit und der Küsten- und Meereschutz bis hin zu den Erfordernissen einer nationalen Küstenwache Bestandteil der maritimen Verbundwirtschaft werden;

Berlin, den 15. März 2005

Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion

