



>>> DIE ZUKUNFTSFÄHIGKEIT DER MARITIMEN WIRTSCHAFT IST EINE NATIONALE HERAUSFORDERUNG

Positionspapier der CDU/CSU-Bundestagsfraktion
vorgestellt am 8. November 2010

anlässlich des Kongresses
“Maritime Wirtschaft - eine nationale Chance”
der CDU/CSU-Bundestagsfraktion

I. Das 21. Jahrhundert ist das maritime Jahrhundert

Die Weltmeere rücken stärker ins Rampenlicht. Das Meer ist Wirtschafts- und Lebensraum sowie Nahrungs- und Ressourcenquelle. Wir werden mit einer Vielfalt an maritimen Aufgaben konfrontiert. Piratenfischerei, Müllentsorgung im Meer und Piraterie muss wirksam begegnet werden. Pipelines am Meeresboden werden verschiedene Wirtschaftszonen durchkreuzen.

120 Milliarden Tonnen betragen die Vorräte an wertvollen Metallen in der Tiefsee nach heutiger Kenntnis. Die Meeresforschung hat Wirkstoffe im Meer entdeckt, die die Voraussetzungen für neuartige gesunde Nahrungsmittel oder Medikamente sein können. Steigende Nutzungsintensität, sowohl aufgrund von steigenden Nutzungsfrequenzen, wie in der Schifffahrt, als auch aufgrund steigender Flächeninanspruchnahme, wie durch den Bau der Offshore-Windparks, sowie ein gestiegenes Bewusstsein bei dem Schutzerfordernis, führen zu einer Verschärfung der Zielkonflikte im und auf dem Meer. Diese können nur im Einklang mit den Erfordernissen des Meeres schutzes gelöst werden.

Circa 95 % des interkontinentalen Warenaustauschs werden über den Seeweg abgewickelt. 90 % des europäischen Außenhandels laufen über See. In den letzten Jahrzehnten ist der Welthandel um das Siebenfache gestiegen. Der internationale Handel wächst doppelt so stark wie das weltweite BIP. Dem Wasserweg kommt somit eine zentrale Rolle bei der Bewältigung des Zuwachses im internationalen Personen- und Güterverkehr, in der See-, Küsten- sowie Binnenschifffahrt als auch bei der Entwicklung innovativer Logistikkonzepte zu. Der Seetransport ist der umweltfreundlichste, günstigste und sicherste Verkehrsträger. Die Handelswege müssen vor Piraterie und Terror gesichert werden, es muss Sorge getragen werden, dass Unglücke wie beispielsweise mit der Pallas oder am Golf von Mexiko verhindert werden.

Das Meer und die maritime Wirtschaft sind von herausragender Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands als Technologie-, Produktions- und Logistikstandort und als Eckpfeiler für Deutschlands führende Position im Export. So wurden beispielsweise mehr als 40 % des Gesamtumschlags des Hafens Hamburg im Jahr 2009 mit Gütern aus Bayern, Baden-Württemberg, Hessen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen realisiert.

Von der Wirtschafts- und Finanzkrise wurde die maritime Wirtschaft hart getroffen. So gingen die Beschäftigtenzahlen von rund 400.000 in 2008 auf 380.000 in 2009 zurück. Der Umsatz sank von 54 Mrd. Euro im Jahr 2008 auf 50 Mrd. Euro im Jahr 2009.

Deutschland verfügt über die drittgrößte Handelsflotte der Welt. Bei Containerschiffen belegen wir Platz 1. Der deutsche Schiffbau nimmt in technologischer Sicht eine Spitzenstellung ein. Beim Spezialschiffbau sind wir Marktführer. In der verarbeitenden Industrie ist jeder zweite Arbeitsplatz vom Export abhängig und damit von einer funktionierenden maritimen Wirtschaft.

Auch die demografische Entwicklung stellt die maritime Wirtschaft vor enorme Herausforderungen. Schon jetzt besteht ein Fachkräftemangel, der sich weiter verschärfen wird.

Um das 21. Jahrhundert im maritimen Sinne zu meistern, müssen wir **Langzeitstrategien entwickeln und diese konsequent realisieren**. Erforderlich ist, die Marktführerschaft der deutschen maritimen Wirtschaft zu erhalten und auszubauen, für maritime Sicherheit zu sorgen und das Meer zu schützen.

Die Zukunftsfähigkeit der maritimen Wirtschaft ist deshalb eine nationale Herausforderung.

Wir müssen die politischen und administrativen Rahmenbedingungen in Deutschland so gestalten, dass die deutsche maritime Wirtschaft ihre Führungsrolle unter marktwirtschaftlichen Bedingungen international festigen und ausbauen kann, der maritime Standort Deutschland gestärkt wird und Beschäftigung, Wertschöpfung und Ausbildung gesichert werden. Alle Akteure in der maritimen Wirtschaft müssen einen substantiellen Beitrag leisten. Die Weiterentwicklung und Umsetzung der Zukunftsstrategie **„LeaderShip Deutschland“** im Schiffbau und des **„Maritimen Bündnisses“** in der Schifffahrt sind wesentlich, um dieses Ziel zu erreichen.

Aus diesen Zusammenhängen resultiert das deutsche Interesse an einer integrierten Meerespolitik. Von herausragender Bedeutung ist daher die Umsetzung des **„Entwicklungsplan Meer“ für Deutschland**, der sich in die integrierte Meerespolitik der europäischen Kommission einfügt.

Deutschland ist Handels- und Schifffahrtsnation, Küsten- und Hafenstaat und zugleich ein wichtiger Standort für Tourismus, Meeresforschung, Technologien und Innovationen. Dies bedeutet gleichzeitig große Verantwortung für den Schutz der Meere, insbesondere der Nord- und Ostsee. Angesichts der daraus resultierenden unterschiedlichen Interessen, wirtschaftlichen Chancen und ökologischen Herausforderungen ist eine integrative Meerespolitik für Deutschland von großer Bedeutung.

Der Entwicklungsplan Meer zielt auf eine ganzheitliche Betrachtungsweise und fordert integratives Handeln, um die neuen wirtschaftlich-technologischen Chancen zu nutzen, Wertschöpfung und Beschäftigung des maritimen Clusters bei gleichzeitiger Wahrung der Ziele des Meeresumweltschutzes zu erhöhen. In diesem Zusammenhang wird die Nationale Meeresstrategie als umweltpolitischer Baustein der integrierten deutschen Meerespolitik verstanden. Hierbei geht es um:

- die optimale Nachhaltigkeit bei der wirtschaftlichen Nutzung der Meeresressourcen,
- den Aufbau einer Wissens- und Innovationsgrundlage,
- die verbesserte Lebensqualität in den Küstenregionen sowie
- den Ausbau der Position Deutschlands im internationalen maritimen Bereich.

Die Koordinierung der maritimen Wirtschaft in der Bundesregierung hat sich bewährt und muss fortgeführt werden. In der CDU/CSU-Bundestagsfraktion setzt sich der Arbeitskreis Küste

seit mehr als 25 Jahren für die Anliegen der Branche ein. Mit der Ernennung eines Beauftragten für die Maritime Wirtschaft trägt sie der Bedeutung der maritimen Wirtschaft Rechnung.

II. Ökologie und Ökonomie sind Triebkräfte maritimer Entwicklungen und Innovationstreiber in der deutschen maritimen Wirtschaft

Die Seeschifffahrt ist gemessen an der Transportleistung der umweltfreundlichste und klimaverträglichste Verkehrsträger. Die Entwicklung praxisingerechter Lösungen für eine emissionsarme Schifffahrt bietet Chancen für die maritime Wirtschaft.

Der Transport mit modernen, energetisch hocheffizienten Schiffen leistet einen wichtigen Beitrag zur Senkung der Umweltbelastung durch Luftschadstoffe und Kohlendioxid im Güter- und Personentransport. Hier kann die maritime Umwelttechnik einen wichtigen Beitrag leisten.

Erforderlich ist,

- internationale Vereinbarungen für technischen Umweltschutz auf Schiffen und in Häfen auch weiterhin wettbewerbsneutral voranzutreiben.
- bei der International Maritime Organization (IMO) darauf hinzuwirken, dass die Schwefel-Emissions-Kontrollzonen (Sulphur Emission Control Areas (SECAs)) auf alle europäischen Seegebiete ausgeweitet werden, innerhalb der SECAs für Wettbewerbsgleichheit zu sorgen und auf der Basis von Untersuchungen zur Gesamt-CO₂-Bilanz technologieoffene Lösungen zu finden.
- bei der IMO darauf hinzuwirken, dass vor der Entscheidung, die Ostsee als Abwassersondergebiet einzurichten, eine Folgenabschätzung vorgenommen wird.
- technologieoffene Lösungen für die Reduzierung von Emissionen, insbesondere während der Liegezeiten von Schiffen in Häfen zu unterstützen und dafür internationale Allianzen zu schließen. Bevor bestimmte Technologien gefördert werden, muss sichergestellt sein, dass international einheitliche Standards für Landenergieversorgung durch Strom oder Gas entwickelt werden und die Gesamtumweltbilanz solcher Maßnahmen bewertet wird.
- die Anreizsysteme zur Emissionssenkung wie den Emissionshandel daraufhin zu überprüfen, dass sie weltweit gelten, effektiven Klimaschutz gewährleisten, Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der deutschen Seeschifffahrt verhindern und der deutschen maritimen Industrie Planungssicherheit geben.
- das Forschungsprogramm „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“ den neuen Herausforderungen anzupassen und zu stärken.

Die Zukunft der maritimen Wirtschaft hängt maßgeblich von Investitionen in Forschung, Entwicklung, Ausbildung, Qualifizierung und Nachwuchssicherung ab. Dies gilt für alle Bereiche der maritimen Wirtschaft.

Die deutsche maritime Wirtschaft wird ihre hohe internationale Wettbewerbsfähigkeit nur dann halten können, wenn sie an der Spitze der technologischen Entwicklungen steht. Deshalb muss verstärkt und zielgerichtet in Forschung und Entwicklung investiert werden. Innovationen gilt es, zügig in marktfähige Produkte umzusetzen.

Für den deutschen Schiffbau sind die technologischen Vorsprünge existenziell im Wettbewerb mit den rasant expandierenden Schiffbauindustrien, insbesondere in Ostasien.

Mit dem Programm „**Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze**“ wird der Bau neuer Schiffstypen, neuer Schiffskomponenten und -systeme sowie neuer Verfahren im Schiffbau gefördert, um so die hohen technischen und wirtschaftlichen Risiken beim Bau von Prototypen, die im Schiffbau immer zugleich auch kommerziell verwertet werden müssen, zu mindern.

Das Ziel des Förderprogramms „**Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert**“ besteht darin, in der deutschen schiffs- und meerestechnischen Industrie verstärkt Anreize für Forschung und Entwicklung zu schaffen.

Mit der auf den Weg gebrachten Förderinitiative „**Innovative Seehafentechnologien - ISETEC II**“ werden zukunftsweisende technologische Innovationen beim Seehafenumschlag unterstützt und ein Beitrag zur Verbesserung der Intermodalität, der Kombination verschiedener Verkehrsträger im Güterverkehr, geleistet.

Die Zukunftschancen der maritimen Branche können nur dann genutzt werden, wenn der Bedarf an Fachkräften und Ingenieuren dauerhaft gedeckt wird. Dazu soll stärker auf die Schlüsselrolle und Zukunftsfähigkeit dieser Branche aufmerksam gemacht und für Ausbildung und Beschäftigung in diesem Bereich geworben werden. Im Seeverkehrsbereich werden neben dem Abbau von Engpässen beim seemännischen Fachpersonal nationale Initiativen zur Schaffung von Kapazitäten und zur Verbesserung der nautischen und schiffstechnischen Ausbildung in Angriff genommen.

Herausforderungen für den Schiffbau und die Zulieferindustrie

Nur wenn sich der deutsche Schiffbau auf ausrüstungsstarke und innovative Schiffstypen fokussiert, die Technologieführerschaft und die Chancen im Bereich der Umwelt- und Klimatechnologien nutzt, ist er zukunftsfähig. Dabei spielt die Finanzierung eine entscheidende Rolle.

Erforderlich ist,

- die industriepolitischen Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass sich die deutsche Schiffbau- und Zulieferindustrie international wettbewerbsfähig aufstellen kann.
- das Zukunftskonzept „LeaderSHIP Deutschland“ zügig weiterzuentwickeln und umzusetzen.
- die Finanzierung zu verbessern. Insbesondere ist notwendig,

- sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass das deutsche Schiffsbürgschaftssystem in seiner heutigen Form als beihilfefrei eingestuft und fortgeführt werden kann.
- die Rolle der Europäischen Investitionsbank (EIB) als Financier von Projekten zum Aufbau umweltfreundlicher maritimer Transportsysteme zu stärken.
- zu prüfen, inwieweit einzelne Elemente der Schiffsfinanzierung im nationalen Rahmen wirkungsvoller gestaltet werden können. Das betrifft insbesondere:
 - die Prüfung der Bereitschaft des Bundes bei gleichzeitiger Bereitschaft des betreffenden Sitzlandes der Werft, für Bürgschaften im Schiffbaubereich künftig gegebenenfalls das hälftige (bzw. 60 % in Ostdeutschland) Risiko zu übernehmen.
 - die Prüfung der möglichen dauerhaften Beibehaltung der erhöhten Bürgschaftsquote von 90 % ohne Einzelnotifizierungspflicht bei der EU, um insbesondere den für den Spezialschiffbau nötigen Kreditbedarf ausreichend besichern zu können.
 - die verbesserte Nutzung der Hermes-Absicherung im bisherigen Rahmen.
 - die Prüfung, ob die Einführung eines sog. „Tax Lease Systems“ nach den Vorbildern in Spanien, Frankreich, Italien und Großbritannien auch in Deutschland möglich ist.
 - die Gewährung sog. „Hermes-Bürgschaften“ bis ggf. zur EU-beihilferechtlich maximal zulässigen Höhe in Kombination mit Staatsgarantien des Empfängerlandes, um die Finanzierung ausländischer Schiffbauaufträge an deutsche Werften zu erleichtern.
 - die Prüfung der in anderen EU-Mitgliedstaaten bestehenden Finanzierungsvarianten nach dem „Best Practice“-Prinzip auf ihre Anwendbarkeit und ihre Finanzierbarkeit im Bundeshaushalt durch Bundesregierung, Banken und den Marktteilnehmern auch mit Blick auf die Stärkung des Finanzmarkts Deutschland.
- das CIRR-Gewährleistungsinstrument beizubehalten.
- sich für international faire Wettbewerbsbedingungen und den Abschluss eines OECD Weltschiffbauabkommens einzusetzen.
- zu prüfen, ob öffentliche Neubaufträge und Instandhaltungsaufträge vorgezogen werden können.
- sich für eine verstärkte Berücksichtigung maritimer Projekte in der Entwicklungszusammenarbeit und bei Delegationsreisen einzusetzen, so diese im Einklang mit entwicklungspolitischen Zielsetzungen stehen.
- sich für eine Flottenmodernisierung der europäischen Fähr-Flotte für Schiffe, die älter als 30 Jahre sind und nur mit Sondergenehmigung fahren dürfen, einzusetzen.

- bestehende Programme zur Förderung von Forschung und Entwicklung und Innovation für technische Güter und Anlagen, die ausschließlich zur Errichtung, zum Betrieb und zur Wartung von Offshore-Windparks erforderlich sind, zu öffnen und das Programmvolumen innerhalb des 12 Mrd. Euro-Programms zu erhöhen.
- die bestehenden Programme besser zu koordinieren, um eine durchgängige Innovationsstrategie zu entwickeln.
- sich dafür einzusetzen, dass - soweit möglich - die Typschiffentwicklung im Rahmen der Innovationsförderung auftragsunabhängig ausgestaltet wird.
- die Handlungsempfehlungen der AG „Schiffbauliche Ausbildung und Forschung an Hochschulen“ umzusetzen.

Herausforderungen für die Schifffahrt

Tonnagesteuer, Lohnsteuereinbehalt, Ausbildungsplatzförderung und die Schiffsbesetzungsverordnung haben positive Wirkung erzielt. Mit Einführung der Tonnagesteuer, der einzigen „europäischen Steuer“, hat sich der Schifffahrtsstandort Deutschland sehr positiv entwickelt. So bestand die deutsche Handelsflotte, als die Tonnagesteuer 1999 in Kraft trat, aus knapp 1.800 Schiffen. Heute sind es mit 3.500 Schiffen fast doppelt so viele. Die deutsche Handelsflotte gehört damit zu den größten der Welt. In der Containerschifffahrt und in der Schiffsfinanzierung ist Deutschland der wichtigste Standort weltweit.

Erforderlich ist,

- die Tonnagesteuer und den Lohnsteuereinbehalt als bewährte Instrumente beizubehalten.
- die Ausbildungsförderung trotz knapper Haushaltsmittel in bisheriger Höhe fortzuführen.
- das internationale Seearbeitsübereinkommen zügig zu ratifizieren, um die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord zu verbessern.

Herausforderungen für Häfen und Logistik

Die deutschen Häfen haben als logistische Dienstleistungszentren und Industriestandorte große Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Auf EU-Ebene müssen durch Beihilferichtlinien und Transparenzregelungen faire Wettbewerbsbedingungen für die Häfen geschaffen werden. Dabei müssen notwendige nationale Spielräume erhalten bleiben, um die Häfen nach standortspezifischen Strategien weiterentwickeln zu können.

Erforderlich ist,

- das nationale Hafenkonzept umzusetzen.
- die transeuropäischen Verkehrsnetze und die Meeresautobahnen auszubauen und weiterzuentwickeln.

- die wasser- und landseitige Anbindung der See- und Binnenhäfen gezielt und koordiniert auszubauen, zu optimieren und beschleunigt umzusetzen.
- dem Transportsystem „Binnenschiff/Binnenwasserstraße“, insbesondere im Hinterlandverkehr und in der Hafenumfuhr der Seehäfen, eine größere Bedeutung beizumessen.
- die Kooperation zwischen den Hafenverwaltungen und den Marketingorganisationen der Häfen zu verstärken sowie die Vermarktungsinitiative „Seaports of Germany“ zu forcieren.
- gleiche Wettbewerbsbedingungen auf europäischer Ebene herzustellen.

III. Rohstoff- und Energiesicherheit sichern die Zukunft Deutschlands

Eine sichere Versorgung mit Rohstoffen und Energie ist von lebenswichtiger Bedeutung für unsere Volkswirtschaft. Aufgabe der Politik ist es, die politischen, rechtlichen und institutionellen Rahmenbedingungen für eine international wettbewerbsfähigen Rohstoffversorgung zu setzen. Deshalb wird sich die Energie- und Rohstoffgewinnung immer weiter auf das Meer verlagern.

Besondere Bedeutung hat deshalb der Ausbau der Meerestechnik als Wirtschaftsfaktor, insbesondere auf den Gebieten der Polartechnik, der Gewinnung mineralischer Rohstoffe am Meeresboden, von marinen Gashydraten oder der Energiegewinnung auf See, um neue Rohstoff- und Energiequellen zu erschließen. Zur industriellen Erschließung des Meeres gehört die Gewinnung und Verarbeitung von Rohstoffen (Meeresbergbau) sowie von fossiler und regenerativer Energie. Hier wird die Offshoretechnik für die Öl- und Gasförderung sowie die Nutzung von Wind-, Wellen- und Gezeitenenergie eingesetzt.

Ein weiteres Entwicklungsfeld ist die maritime Verkehrsleit- und Sicherheitstechnik. Die Offshore-Branche wächst weltweit. Technische Lösungen für die Gewinnung von Rohstoffen und Energie mitten im Meer sind ein Wachstumsmarkt. Um eine nachhaltige Nutzung der Meere zu ermöglichen, ist eine gleichgewichtige Entwicklung von Techniken notwendig, die die Verschmutzung der Meere vermeidet und bekämpft (Marine Umweltschutztechnik).

Ebenso wichtige Rollen spielen Vermessungstechnik (Hydrographie), Wasserbau, Küstenzonenmanagement und insbesondere ökologisch schonendere Verfahren dank moderner Meerestechnologien. Damit die Nutzungsrechte der Partnerländer der deutschen Entwicklungspolitik an den maritimen Rohstoffen gewahrt bleiben, ist es von entscheidender Bedeutung, dass die deutschen Investitionen auch im Rahmen der regionalen Wirtschaftsstrukturen umgesetzt werden. Zu erwartende Steuergewinne aus den neuen Technologien müssen den jeweiligen nationalen Haushalten in gerechtem und entwicklungspolitisch relevantem Maß zufließen. Die Instrumente der deutschen Entwicklungspolitik können für den Ausbau der globalen Meerestechnik ein entscheidender Faktor sein, die Win-Win-Situation für die Partnerländer, aber auch die deutsche Wirtschaft, nachhaltig zu unterstützen.

Ein Weltmarktanteil der deutschen meeres-technischen Industrie von nur 3 % ist ausbaufähig. Lösungsansätze liegen in einem verstärkten Angebot von Systemlösungen und in der intensiveren Zusammenarbeit zwischen der Wirtschaft und der Wissenschaft. Der „**Nationale Masterplan Maritime Technologien**“ zur Unterstützung der Entwicklung der meeres-technischen Industrie in den nächsten Jahren befindet sich in Vorbereitung.

Ziel ist die Erarbeitung von Empfehlungen für die künftige abgestimmte maritime Technologiepolitik von Bund und Ländern sowie die Bündelung von Kernkompetenzen von Wirtschaft und Wissenschaft sowie eine stärkere Vernetzung und Bildung von Clustern. Die deutsche meeres-technische Industrie kann bei der Erkundung sowie der wirtschaftlichen und umweltgerechten Gewinnung mariner fossiler und mineralischer Rohstoffe eine führende Rolle übernehmen und so Wachstum und Beschäftigung in Deutschland sichern und ausbauen.

Die Herausforderungen in der Tiefsee sind ähnlich denen in der Raumfahrt, aber mit dem Unterschied, dass man direkt zur industriellen Nutzung der Ressourcen übergehen kann. Ein besonderes Problem stellt die kleinteilige Struktur der Deutschen meeres-technischen Industrie dar, auf die reagiert werden muss.

Damit die Potentiale, die sich auch für andere Segmente der maritimen Wirtschaft wie Schiffbau und Zulieferer ergeben, ausgeschöpft werden können, ist es erforderlich,

- den „Nationalen Masterplan Maritime Technologien“ zügig fertig zu stellen, um die Entwicklung der meeres-technischen Industrie in den nächsten Jahren effektiver zu unterstützen.
- die Mittel im Förderprogramm „Schiffahrt und Meerestechnik im 21. Jahrhundert“ den neuen Erfordernissen anzupassen.
- Produkte, Technologien und Verfahren auf den internationalen Märkten bundesländerübergreifend zu vermarkten.
- die Vernetzung zwischen Industrie, Meerestechnik, Zulieferern und Forschung weiter zu verbessern.
- die Förderprogramme und Einflussnahme und Positionierung mit Blick auf die EU-Förderprogramme besser zu koordinieren.
- das Leuchtturmprojekt MARIT „Intelligente Meerestechnik des 21. Jahrhundert“ als Projekt der Verbundforschung zu positionieren, um Systemkompetenz der deutschen meeres-technischen Industrie deutlich zu machen.
- die Förderung experimenteller Entwicklungsvorhaben durch vereinfachte Antragsverfahren, die eine Bewilligung aufeinander aufbauender Vorhaben im Rahmen einer Forschungs- und Produktentwicklungsstrategie ermöglichen (Korridorförderung) zu beschleunigen und deren Effizienz zu erhöhen.

IV. Offshore-Windenergie ist Chance und Herausforderung für die maritime Wirtschaft

Mit dem Energiekonzept haben wir erstmals eine bis 2050 reichende langfristige Gesamtstrategie, die die Leitlinien für eine umweltschonende, zuverlässige und bezahlbare Energieversorgung und den Weg in das Zeitalter der erneuerbaren Energien beschreibt. Dem Ausbau der Offshore-Windenergie kommt hierbei eine Schlüsselrolle zu. Nur mit dem Ausbau der Offshore Windkraft können die Ziele des Klimaschutzes realisiert werden. Sie ist ein maritimer Wachstumsmarkt für Energie, Klimaschutz und Beschäftigung. Ziel ist, bis 2030 eine 25.000 Megawatt Offshore-Leistung zu installieren. Damit die Potentiale, die sich hieraus ergeben, ausgeschöpft werden können, ist es erforderlich,

- den Netzanschluss der Offshore-Windparks national und international sicherzustellen.
- ein Netz-Infrastrukturplan in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) und Nord- und Ostsee zu erarbeiten.
- das KfW-Sonderprogramm Offshore-Windenergie zügig zu starten.
- flankierende Maßnahmen zum raschen Ausbau der Offshore-Windenergie zu prüfen, z.B. rückzahlbare Ausfallgarantien oder Hermesbürgschaften in der deutschen Außenwirtschaftszone bezüglich technischer Güter und Anlagen, die ausschließlich zur Errichtung, zum Betrieb und zur Wartung von Offshore-Windparks dienen.
- einen Masterplan „Offshore Hafeninfrastruktur“ zügig zu erarbeiten und umzusetzen.
- die maritime Wirtschaft noch besser als bisher mit der Offshore-Windenergiebranche zu vernetzen.
- die nationalen und internationalen Vorschriften zur Errichtung von Offshore-Windparks zu harmonisieren, z. B. die Standardisierung von Errichtungssystemen, Zugangssystemen und Gründungsstrukturen und die Bauvorschriften für Spezialfahrzeuge zu vereinheitlichen.
- das Sicherheitskonzept Deutsche Küste anzupassen und Offshore-Windparks auch als Plattform für Verkehrsleit- und Sicherungssysteme zu nutzen.
- die Ergebnisse und Erfahrungen in einem Monitoringprozess zu evaluieren.
- die Genehmigungsverfahren durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie zügig zu beschleunigen und Genehmigungsverfahren mit Konzentrationswirkung zu bündeln.
- die Fachhochschul- und Hochschulausbildung sowie die Aus- und Weiterbildung anzupassen.

- die bestehenden und künftigen Förderinstrumente anzupassen und die Förderung im Rahmen des Zuwachses der Mittel für Forschung und Entwicklung zu erhöhen, so dass auch Offshore-Technik für die Errichtung, den Betrieb und die Wartung der Offshore-Windparks erfasst werden.
- sich für weltweit faire Wettbewerbsbedingungen einzusetzen.
- das Gesetz für den Vorrang Erneuerbarer Energien (EEG), das Gesetz über die Elektrizitäts- und Gasversorgung (Energiewirtschaftsgesetz - EnWG) und die Seeanlagenverordnung entsprechend anzupassen.

V. Die maritime Sicherheit muss gewährleistet werden

Die Wahrung deutscher Interessen auf See durch die nationale Sicherheitspolitik muss gewährleistet werden. Das erfordert den Einsatz für einen ungestörten Welthandel, sichere Seeverkehrswege und deren Schutz vor Piraterie, Terrorismus und Kriminalität sowie vor konventionellen militärischen Angriffen. Dies gilt national und international. Daneben kommt der Krisenprävention und der Krisenbewältigung vor Ort eine enorme Bedeutung zu. Gleiches gilt für Hilfsoperationen nach Naturkatastrophen und in Krisengebieten. Dafür hat die deutsche Marine eine hohe Bedeutung. Damit die deutsche Marine den bestehenden Herausforderungen wirksam begegnen kann, müssen die nationalen wehrtechnischen Kernfähigkeiten und die Systemfähigkeit des deutschen Marineschiffbaus erhalten werden.

Fazit: Die Zukunftsfähigkeit der maritimen Wirtschaft ist eine nationale Herausforderung.

Wir müssen den maritimen Standort sichern und stärken, d. h. die politischen und administrativen Rahmenbedingungen in Deutschland so gestalten, dass die deutsche maritime Wirtschaft ihre Führungsrolle unter marktwirtschaftlichen Bedingungen international festigen und ausbauen kann.

Die CDU/CSU-Bundestagsfraktion ist sich dieser nationalen Herausforderung bewusst und wird sich für die Stärkung der maritimen Wirtschaft einsetzen.



Herausgeber: CDU/CSU-Bundestagsfraktion

Peter Altmaier MdB

Stefan Müller MdB

11011 Berlin

Foto: www.fotolia.com