

Chancen der maritimen Wirtschaft in Deutschland nutzen

Maßnahmenkatalog der hafen-und meerespolitischen Sprecher der Freien Demokraten in den Landtagen, dem Bundestag und dem Europaparlament anlässlich der 11. Nationalen Maritimen Konferenz am 22. und 23. Mai 2019 in Friedrichshafen

Der maritime Sektor mit Hafenwirtschaft, Meerestechnik und Schiffbau ist für Deutschland und Europa von entscheidender Bedeutung. Wir brauchen mehr Engagement für die maritime Branche und die Häfen auf allen politischen Ebenen, um deren Wettbewerbsfähigkeit auch in der Zukunft zu gewährleisten.

Ein positives Signal für den Welthandel

Die 11. Nationale Maritime Konferenz findet in Zeiten schwieriger weltwirtschaftlicher Rahmenbedingungen statt. Der Handelsstreit zwischen den USA und China, der drohende Brexit in Europa und das Verhalten von Russland sorgen für Unsicherheiten. **Die 11. Nationale Maritime Konferenz muss deshalb ein positives Signal für den Freihandel und die internationale Schifffahrt aus Deutschland in die Welt senden.**

Fokus auf maritime Wirtschaft

Die 11. Nationale Maritime Konferenz ist ein wichtiges Branchenforum, um zukunftsweisende Themen mit allen Akteuren zu diskutieren. Es ist eine Chance, die norddeutsche Zusammenarbeit sowie die Kooperation mit dem Bund und auf internationaler Ebene im maritimen Sektor spürbar zu verbessern. Die maritime Wirtschaft muss jedoch nicht nur alle zwei Jahre im Rahmen der Nationalen Maritimen Konferenz Beachtung finden, sondern vor allem in den zwei Jahren zwischen den Konferenzen. **Deutschland muss bei der Entwicklung des großen Potentials der maritimen Wirtschaft im Rahmen des „blauen Wachstums“ eine Vorreiterrolle spielen.**

Norddeutsche Kooperation fördert Innovationen

Engere Abstimmungen und bessere Vernetzungen der Häfen durch die Nutzung von einheitlichen Standards und Schnittstellen bei der Digitalisierung können zu einer Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit im maritimen Sektor beitragen. Zudem müssen die gemeinsamen Verhandlungen über ein LNG-Terminal in Norddeutschland zeitnah zu einem Ergebnis führen. Für die Erlangung der Rechtssicherheit werden in den Bundesländern Richtlinien für den Umgang mit LNG benötigt.

Landstrom – saubere Technologie für stadtnahe Häfen

Um Lärm und Abgasbelastungen in den Häfen zu reduzieren, ist die Landstromversorgung notwendig. Sie ist bereits heute ein interessanter Markt. Wir sind aber vom bundesweiten Ziel einer flächendeckenden Landstromversorgung in Deutschland weit entfernt. Deshalb wollen wir ein **bundesweites Konzept für die Landstromversorgung**, welches Förderprogramme und verbesserte Rahmenbedingungen für Landstrom in stadtnahen Häfen mit hoher

Schadstoffbelastung aufzeigt, damit die Schifffahrt ihren Beitrag zur Luftreinhaltung leisten kann. Dafür sollte **Landstrom gänzlich von der EEG-Umlage befreit werden**. Dadurch würde der Wettbewerb mit der seeseitigen Stromversorgung fair gestaltet werden und es gäbe einen verstärkten Anreiz zur Nutzung von Landstrom. Wir wollen, dass die Bundesregierung die diesbezüglichen Beschlüsse der Wirtschaftsministerkonferenz vom 27./28. Juni 2018 zügig umsetzt.

Zusätzlich müsse gezielte **Maßnahmen zur weiteren umweltfreundlichen Versorgung** von Schiffen geprüft werden.

LNG-PowerPacs als Innovationstreiber

LNG ist ein deutlich saubererer Treibstoff als Schiffsdiesel oder Schweröl und stellt für die Schifffahrt eine umweltfreundliche Brückentechnologie dar. Ein besonderes Energiekonzept ist mit den **LNG PowerPacs** entwickelt worden. So können –beispielsweise- Containerschiffe während der Liegezeiten im Hafen mit Strom aus dem LNG-betriebenen PowerPac versorgt werden. Solche innovativen Entwicklungen nutzen der Umwelt und der Schifffahrt. Der Einsatz von PowerPacs sollte deshalb in den deutschen Häfen forciert werden. Für den Einsatz derartiger Technologien müssen Behörden und Ministerien Rechtssicherheit schaffen.

Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsmüll optimieren

Die kürzlich überarbeitete EU-Richtlinie zu Hafenauffangeinrichtungen für Abfälle von Schiffen muss in den norddeutschen Seehäfen umgesetzt werden. Die Infrastruktur sowie das Gebührensystem für die Müllentsorgung müssen an die neuen Anforderungen angepasst werden. Das ist ein wichtiger Schritt, um Meeresmüll zu reduzieren.

Digitale Vernetzung beschleunigen

Die deutschen Häfen brauchen eine flächendeckende, moderne funk- und festnetzbasierende Breitbandstruktur, gute Netzversorgung und 5G-Netzausbau. Pilotprojekte reichen dazu nicht aus. Leistungsfähige Breitbandnetze zum schnellen Informationsaustausch sind Voraussetzung für wirtschaftliche Prosperität. Die Unternehmen in den norddeutschen Häfen sind auf eine reibungslose, schnelle Kommunikation angewiesen. Zudem muss die flächendeckende Mobilfunkversorgung in der deutschen Bucht aus Sicherheitsgründen hergestellt werden.

Intelligente Lösungen für den Verkehrs- und Warenfluss in den Häfen können Synergieeffekte heben. Dafür müssen die richtigen rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Innovationen können dann z.B. beim Transport von Containern zu erheblichen Zeitersparnissen führen. Ein Beispiel dafür ist der sogenannte Hyperloop, für den in Hamburg eine Übergabestation getestet werden soll.

Die Planungsunterlagen zwischen dem Bund und den Ländern werden zum größten Teil postalisch versendet. Das muss sich dringend ändern. **Wir wollen eine gemeinsame Plattform für die digitale Übertragung von Planungsunterlagen errichten und für die wichtigen Projekte des Bundesverkehrswegeplans ein Pilotprojekt aufsetzen.** So beschleunigen wir Antragsverfahren für komplexe Planungsprojekte.

Das neue „European Maritime Single Window“ wird die Meldeformalitäten für ein- und auslaufende Schiffe in Häfen innerhalb Deutschlands und auch europaweit weitgehend vereinheitlichen. Somit kann viel aufwendige Meldebürokratie gespart und die Abläufe in Häfen effizienter gestaltet werden. Die neue Verordnung muss nun in den Häfen und von den verantwortlichen Behörden ordentlich umgesetzt werden, damit nicht wieder ein Flickenteppich wie bei der Einführung der „National Single Windows“ entsteht.

Elb- und Weservertiefung: zeitnahe Umsetzung notwendig

Die Verzögerungen bei Elb- und Weservertiefung haben gezeigt, dass die rot-grünen Senate in Hamburg und Bremen den entscheidenden Infrastrukturprojekten nicht die notwendige Priorität einräumen. **Der deutschen Wirtschaft gehen durch die schlechten Infrastrukturplanungen der Landesregierungen in Bremen und Hamburg hunderte Millionen Euro an Wertschöpfung verloren.** Deshalb müssen die Senate mit mehr Präzision daran arbeiten, dass die Elb- und Weservertiefung zügig umgesetzt werden können.

Bei der Elbvertiefung besteht Planrecht, allerdings wird auch der 3. Planfeststellungsbeschluss zur Elbvertiefung beklagt. Der Bund und Hamburg müssen jetzt zeitnah die Mittel zur Verfügung stellen und zudem alle rechtlichen Voraussetzungen für die schnelle Umsetzung schaffen, wie etwa eine neue Befahrensverordnung.

Die Weservertiefung muss planerisch zum Teil neu angegangen werden und wird sich damit in der Umsetzung noch um lange einige Zeit verzögern. Daher ist es wichtig, bis spätestens 2020 neues Baurecht für die Weservertiefung vorliegen zu haben. Der Bund und die Freie Hansestadt Bremen müssen sicherstellen, dass die notwendigen Ressourcen zur Verfügung stehen.

Verbandsklagerecht überarbeiten, Vertrauensschutz bei Planungen und Planungsverfahren beschleunigen

Die Auswirkungen des Verbandsklagerechts sind mittlerweile unübersehbar. Deutschlands Wettbewerbsfähigkeit fällt zurück, weil wir uns ein Verbandsklagerecht leisten, das Infrastrukturprojekte verhindert statt verbessert. **Deshalb muss das Verbandsklagerecht in seiner jetzigen Form eingeschränkt werden. In diesem Zusammenhang sollten auch die entsprechenden Umweltrichtlinien der EU, wie die Wasserrahmenrichtlinie, angepasst werden.** Wir begrüßen deshalb ausdrücklich die derzeitige Überarbeitung der Wasserrahmenrichtlinie durch das Europäische Parlament. Es bedarf einer Konkretisierung ungeklärter Rechtsbegriffe, wie des Verschlechterungsverbot. Zukünftig muss für Vorhabenträger schneller Planungs- und Rechtsicherheit bei Infrastrukturplanungen erreicht werden, etwa durch die Wiedereinführung der Präklusion. Zudem ist eine Mitwirkungspflicht von Verbänden im Planungsverfahren einzuführen, um strittige Punkte frühzeitig und kooperativ erörtern zu können. Wer sich nicht rechtzeitig beteiligt und einbringt, verwirkt sein späteres Klagerecht.

Zügiger Ausbau der Wasserstraßen und Schifffahrtswege

Der Ausbau der Außen-, Unter- und Mittelweser muss ebenso wie die Vertiefung der Außenems zügig vorangebracht werden. Der Neubau der Schleuse Lüneburg muss schnellstmöglich realisiert werden und die Infrastruktur entlang der Mittel- und Oberelbe ist

zeitnah zu verbessern. Insgesamt muss das deutsche Binnenwasserstraßennetz ein kohärentes und an die Anforderungen der Zukunft angepasstes Infrastrukturprojekt sein und ganzheitlich betrachtet werden. **Die Leistungsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) muss langfristig gesichert werden.** Dazu sind zeitnah alle Maßnahmen für den Ausbau und die Sanierung des NOK aufzunehmen. Hierzu gehört die Sanierung aller Schleusen und Schleusenammern. Zusätzlich zu den zentralen Wasserstraßen muss der Bund zudem seiner Verpflichtung zur Pflege und Instandhaltung sämtlicher Bundeswasserstraßen, wie zum Beispiel dem Gieselaukanal, nachkommen. Die Wasserstraßeninfrastruktur darf nicht durch Vernachlässigung verfallen.

Die meisten deutschen Wasserstraßen gehören zum Transeuropäischen Verkehrsnetz der EU (TEN-T) und die Bundesregierung hat sich verpflichtet, dieses bis 2030 fertigzustellen. Dabei sollten die Zuschüsse aus dem EU-Fonds für Infrastrukturausbau "Connecting Europe Facility" beantragt und genutzt werden.

Schlickprobleme langfristig lösen – Verbringung in Außenwirtschaftszone

Die Vereinbarung von Hamburg mit Schleswig-Holstein ist keine dauerhafte Lösung für das Sedimentproblem im Hamburger Hafen. Die sinnlose und teure Kreislaufbaggerei muss sofort beendet werden, denn Hamburg und der Bund verschwenden jährlich mehr als hundert Millionen Euro durch eine Baggerei im Kreislauf der Gezeiten auf der Unterelbe. **Ein länderübergreifendes Konzept zum Sedimentmanagement muss langfristig die Verbringung von Schlick in die Außenwirtschaftszone (AWZ) regeln. Ein entsprechendes Verfahren sollte so ausgestaltet sein, dass Flexibilität für die Verbringung aus verschiedenen Häfen besteht.**

Hafenhinterlandanbindungen fit für die Zukunft machen, Infrastruktur ausbauen

Um die Zukunft der deutschen Häfen sicherzustellen, müssen die vorhandenen Hafenhinterlandanbindungen verbessert und ausgebaut werden. Die „Küstenautobahn“ A20 einschließlich Elbquerung bei Glücksstadt, die A39 zwischen Hamburg und der A2 bei Wolfsburg, die Nordverlängerung der A14, der Ringschluss der A 281 in Bremen sowie die Hafenquerspange auf Hamburger Gebiet müssen zeitnah umgesetzt werden. Die optimierte Alpha-Variante (E) muss zügig voran gebracht werden. Eine leistungsfähige und zukunftssichere Schienenanbindung, sowohl für die Hafenhinterlandverkehre als auch für den Personenverkehr, ist dabei sicherzustellen. Außerdem erachten wir die Fehmarn-Belt-Querung für die nachhaltige Entwicklung eines gemeinsamen Wirtschaftsraums zwischen Skandinavien und Norddeutschland für zwingend erforderlich. Die Optimierung und Entlastung der Ostseetangente wäre dazu ein erster Schritt.

Brexit – schnelle Unterstützung für Unternehmen organisieren

Wir bedauern den Austritt Großbritanniens aus der EU und wollen auch in der Zukunft mit den Ländern des Vereinigten Königreichs gute Wirtschaftsbeziehungen pflegen. Herausforderungen stellen sich in vielen Bereichen, u.a. bei der Zollabfertigung in den Hafenstädten. Ressourcen müssen dafür vorgehalten werden. Kleine und mittlere Unternehmen benötigen unbürokratische Unterstützung. Außerdem sollten mehr Anstrengungen unternommen werden, um Unternehmen, die ihren Sitz aus dem Vereinigten Königreich verlagern wollen, in Deutschland anzusiedeln.

Internationale Hafenwerbung: mit einer Stimme sprechen

Wir wollen ein internationales Standortmarketing für die Häfen Deutschlands etablieren. Dafür müssen diese effektiver als bisher als „**Ports of Germany**“ unter einem Dach vermarktet werden.

Werftenstandort Deutschland sichern

Fähren, Luxusjachten, Kreuzfahrtschiffe, Marineschiffe und U-Boote sind die Produkte der deutschen Werften für den Weltmarkt. Die Leistungsfähigkeit und Innovationskraft der deutschen Werften ist groß und sorgt in vielen Regionen für starke industrielle Kerne. Jedoch ist die starke Konkurrenz aus China zunehmend ein Problem für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit. Wir wollen diese Industriearbeitsplätze und die der Zulieferer durch zielgerichtete politische Maßnahmen erhalten. Der Überwasserschiffbau muss konsequenterweise als Schlüsseltechnologie eingestuft werden. Wir sprechen uns für eine Optimierung des Bundesprogramms „Innovativer Schiffbau“ aus, um die Hochtechnologien der Branche dort mit anschieben zu können, wo ein Erstanschub erforderlich ist.

Maritime Ausbildung sichern

Die maritime Wirtschaft hat enormes Potential in Sektoren wie Wellen-, Tide- und Offshore-Windenergie, Aquakultur, Blauer Biotechnologie, Meeresbergbau und maritimem Tourismus. Gleichzeitig stehen bestehende Branchen wie Schifffahrt und Schiffbau vor weitreichenden digitalen Veränderungen. Ohne die richtige Aus- und Weiterbildung werden die Nachwuchssorgen weiter zunehmen. Deswegen sind dringend weitere Anstrengungen nötig, maritime Berufe attraktiver und bekannter zu machen.

Global denken, lokal handeln: Meeresforschung stärken

Die Konsequenzen des Klimawandels wie auch von Überfischung, Plastikmüll und Meeresverschmutzung stellen eine Gefahr für den größten Lebensraum der Erde dar. Gegenmaßnahmen auf nationaler Ebene sind unerlässlich aber nicht ausreichend. Deutschland muss sich sowohl auf nationaler als auch europäischer und globaler Ebene stärker einbringen, um die ökonomische und ökologische Entwicklung der Meere voranzubringen.

Wir Freie Demokraten wollen einen Fokus auf Meerespolitik als Zukunftsaufgabe. Meere und Ozeane spielen als Quelle für Nahrungsmittel, Rohstoffe und Energie, als Transportweg oder Erholungsgebiet eine wichtige Rolle bei wachsender Weltbevölkerung.

Das Interesse an der blauen Dimension unseres Planeten hat erst kürzlich zugenommen. Maritime Innovation sowie eine nachhaltige Bewirtschaftung der Meere sind aber nur möglich, wenn Deutschland sein Engagement in der maritimen Forschung weiter ausbaut.

Michael Kurse MdHB, Fraktionsvorsitzender und wirtschaftspolitischer Sprecher der FDP-Fraktion in der Hamburgischen Bürgerschaft

Hagen Reinhold MdB, Beauftragter für die maritime Wirtschaft in der FDP-Bundestagsfraktion

Gesine Meißner MdEP, Sondergesandte des Präsidenten des Europäischen Parlaments für Meerespolitik und Vorsitzende der FDP-Delegation im Europäischen Parlament

Hilgriet Eilers MdL, Sprecherin für Häfen und Schifffahrt der FDP-Fraktion im Niedersächsischen Landtag

Prof. Dr. Hauke Hilz MdBB, Stellvertretender Vorsitzender und hafenpolitischer Sprecher der FDP-Fraktion in der Bremischen Bürgerschaft

Kay Richert MdL, wirtschaftspolitischer Sprecher der FDP-Fraktion im Schleswig-Holsteinischen Landtag

Ralph Bombis MdL, stv. Vorsitzender des Haushalts- und Finanzausschusses, Sprecher für Wirtschaft, Mittelstand und Handwerk der FDP-Fraktion im Landtag in Nordrhein-Westfalen

Gabriele Reich-Gutjahr MdL, Sprecherin für Wirtschaftspolitik, Umweltpolitik, Wohnungsbaupolitik der FDP/DVP-Fraktion im Landtag in Baden-Württemberg

René Domke, Landesvorsitzende der FDP Mecklenburg-Vorpommern

Michael vom Baur, Landesfachausschuss Wirtschaft, Verkehr, Tourismus, Energie FDP Mecklenburg-Vorpommern

Hamburg, den 22. Mai 2019