

Antrag

Fraktion der CDU

Hannover, den 16.08.2013

Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der Maritimen Wirtschaft sichern!

Der Landtag wolle beschließen:

Entschließung

Rund 80 % aller deutschen Im- und Exporte werden über die deutschen Seehäfen abgewickelt. Rund ein Viertel des Gesamtumschlags findet in den niedersächsischen Seehäfen Brake, Cuxhaven, Emden, Leer, Nordenham, Oldenburg, Papenburg, Stade und Wilhelmshaven statt. Zusätzlich wurde im September 2012 Deutschlands einziger Containertiefwasserhafen, der JadeWeserPort in Wilhelmshaven, eröffnet, der das Leistungsportfolio komplettiert.

Niedersachsens See- und Binnenhäfen nehmen beim Umschlag zahlreicher Produktgruppen deutschlandweit eine führende Position ein, so z. B. beim Umschlag von Öl, Kohle, Windenergieanlagen, Agrar-, Stahl- oder Forstprodukten. Auch der Fährverkehr spielt eine gewichtige Rolle. Umso größer sind die Herausforderungen, vor denen die Häfen stehen.

Mehr als 40 000 Menschen in ganz Niedersachsen sind in den Seehäfen beschäftigt. Zusätzlich ist Niedersachsen nach Hamburg der größte Reeder- und deutschlandweit bedeutendster Schiffbauort. Reeder und Schiffbauer stehen in einem harten und existenzbedrohenden internationalen Wettbewerb. Um Arbeitsplätze im Bereich der maritimen Wirtschaft und die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen zu erhalten, ist die Politik gefordert, Herausforderungen der einzelnen Branchen frühzeitig zu identifizieren und durch bedarfsgerechte Rahmenbedingungen für Stabilität zu sorgen.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

1. gemäß den Standortvorteilen der niedersächsischen See- und Binnenhäfen deren Vermarktung und die Infrastruktur vorausschauend und nachfrageorientiert auszubauen.
2. mit einer verlässlichen Finanzierung wichtige Infrastrukturvorhaben, wie z. B. die Planung eines Hafens am Rysumer Nacken in Emden, die Sanierung von Fährhäfen oder den Ausbau des Schiffshebewerks in Scharnebeck zu unterstützen.
3. den JadeWeserPort durch ein verstärktes Ansiedlungsmanagement in seiner Bedeutung zu stärken, den zweiten Kajeabschnitt zeitnah in Betrieb zu nehmen und getroffene Maßnahmen für einen weiteren Ausbau konsequent zu verfolgen.
4. die Zusammenarbeit von Verwaltung, Hafenwirtschaft und Politik zu optimieren und durch einen Sitz der Hafenwirtschaft im Aufsichtsrat von NPorts zu forcieren.
5. verkehrsträgerübergreifend, transparent und in enger Abstimmung mit Wirtschaft und Verbänden Planung und Umsetzung der Hafenhinterlandanbindungen im Zuge der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans zu unterstützen. Darüber hinaus sollte ein Investitionsschwerpunkt „Seehafenhinterlandverkehr“ im künftigen Bundesverkehrswegeplan verankert und für eine Fortsetzung des Ende 2013 auslaufenden „Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr“ zur Beseitigung der wichtigsten Engpässe geworben werden.
6. die Fahrrinnenanpassungen und -unterhaltung hochbedeutsamer Flussmündungen, z. B. Außenems, Jade, Außen- und Unterweser sowie der Elbe, zu unterstützen.
7. hemmenden regulatorischen Vorgaben im Bereich von Ausschreibungen und Dienstleistungen in den Häfen (Stichwort: „Port Package“) entschlossen entgegenzutreten.

8. sich gegenüber der Bundesregierung für eine Einordnung der Mittelweser, des Mittellandkanals einschließlich der Stichkanäle, des Dortmund-Ems-Kanals und des Küstenkanals in die Kategorie A im System der Kategorisierung der Bundeswasserstraßen einzusetzen.
9. sich gegenüber der Bundesregierung dafür einzusetzen, das nationale Schiffbau-Zukunftskonzept „Leadership Deutschland“ sowie die bewährten Förderinstrumente für die Werftindustrie weiterzuführen.
10. vor dem Hintergrund der anhaltenden Schiffbaukrise gegenüber dem Bund ein zeitlich befristetes und der Höhe nach begrenztes Engagement der KfW zu unterstützen.
11. sich dafür einzusetzen, dass bewährte fiskalische und steuerliche Instrumente, wie die Tonnagesteuer, der Lohnsteuerbeibehalt, Zuschüsse zu den Lohnnebenkosten und die Beihilfen zur Ausbildungsförderung, als bewährte Instrumente fortgeführt werden.
12. geeignete Vorschläge zu entwickeln, die den Abbau bürokratischer Hürden für Reeder unterstützen und dazu beitragen, mehr Schiffe unter deutsche Flagge zu bringen.
13. maritime Bildungseinrichtungen in Niedersachsen auch künftig durch die Bereitstellung ausreichender Fördergelder zu unterstützen, um Innovationskraft zu sichern.
14. Zukunftstechnologien wie den Meeresbergbau, Eis- und Polartechnik, blaue Biotechnologie, Hydrographie, marine Aquakultur und Umweltschutztechnik, Küstenmanagement und Wasserbau sowie Schiffbau und Hafenausbau konsequent zu fördern und die Ausweitung der Innovationsförderung auf Binnenschiffe sowie schwimmende und bewegliche Offshore-Strukturen zu unterstützen.
15. dafür einzutreten, den „nationalen Masterplan maritime Technologien“ zur nachhaltigen Nutzung der Meere zu verwirklichen und das Förderprogramm „maritime Technologien der nächsten Generation“ stetig den neuen Erfordernissen anzupassen.

Begründung

Die Maritime Wirtschaft ist für Deutschland und insbesondere Niedersachsen ein unverzichtbarer Wirtschaftsfaktor. Rund 400 000 Menschen sind in Deutschland direkt im maritimen Sektor beschäftigt, davon allein in Niedersachsen über 40 000. Rund 900 maritime Unternehmen sind in Niedersachsen ansässig. Niedersachsen ist der größte Reederstandort in Deutschland. Der deutsche Schiffbau nimmt aus technologischer Sicht eine Spitzenstellung ein.

Um die Spitzenstellung der Maritimen Wirtschaft in Niedersachsen zu bewahren, sind u. a. eine verstärkte Zusammenarbeit der Politik mit den Unternehmen der Maritimen Wirtschaft, ein leistungsgerechter Ausbau der Hafenanlagen und Hafenhinterlandanbindungen einschließlich der seewärtigen Zufahrten, die Abwendung wirtschaftsfeindlicher Regulierungsmaßnahmen, die Förderung von Innovationen und die Fortführung existierender Ausbildungs- und Schiffbaubeihilfen erforderlich.

Björn Thümler
Fraktionsvorsitzender