

Beschlussempfehlung

Ausschuss
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Hannover, den 15.02.2012

Die Maritime Wirtschaft - Wachstumsträger für Niedersachsen

Antrag der Fraktionen der CDU und der FDP - Drs. 16/3620

(Es ist keine Berichterstattung vorgesehen.)

Der Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr empfiehlt dem Landtag, den Antrag in folgender Fassung anzunehmen:

EntschlieÙung

Die Maritime Wirtschaft – Wachstumsträger für Niedersachsen

Alle nationalen und internationalen Wirtschaftsprognosen sind sich einig darüber, dass die maritime Wirtschaft im kommenden Jahrzehnt mit der weiter voranschreitenden Globalisierung noch an Bedeutung zunehmen wird. Die sich stetig verändernden Bedingungen und fortschreitenden Entwicklungen erfordern ein immerwährendes Anpassen an neue Gegebenheiten. Deutschland in seiner Rolle als klassisches Exportland transportiert Güter zu einem Großteil über den Seeweg. Dieser ist auch für den Import relevant, zumal Deutschland als rohstoffarmes Land einen Großteil seiner Rohstoffe importieren muss.

Niedersachsen hat aufgrund seiner langen Küstenlinien und als Land mit den meisten Seehäfen in Deutschland in der maritimen Wirtschaft einen klaren Standortvorteil, den es durch gezielte Schwerpunktsetzung weiter auszubauen gilt.

Dies betrifft die gesamte Wertschöpfungskette der maritimen Wirtschaft. Diese umfasst

- den Schiffbau,
- die Schifffahrt,
- die Häfen,
- die maritimen Dienstleistungen einschließlich Finanzierung und
- die Meerestechnik, insbesondere auch den Offshore-Bereich.

Erste entscheidende Schritte zur Zukunftsgestaltung wurden bereits von der Landesregierung auf den Weg gebracht. Der JadeWeserPort in Wilhelmshaven steht als bedeutendstes niedersächsisches Hafenprojekt kurz vor seiner Fertigstellung. Rund eine Milliarde Euro wurde in die Supra- und Infrastruktur investiert. Seit 2003 wurden in den Ausbau der niedersächsischen Häfen von Emden bis Stade rund 300 Millionen Euro investiert. Am 1. Januar 2011 startete das „Maritime Cluster Norddeutschland“, welches gemeinsam von Niedersachsen, Hamburg und Schleswig-Holstein ins Leben gerufen wurde. Ziel sind eine verstärkte länderübergreifende Kooperation und Vernetzung der maritimen Partner in Wirtschaft, Wissenschaft und Politik der Küstenländer.

Um künftige Herausforderungen und Krisen meistern zu können, müssen die Weichen für die Zukunft frühzeitig gestellt werden. Für Deutschland und speziell für Niedersachsen bedeutet dies:

1. Nutzung des eigenen Standortvorteils. Niedersachsen verfügt – anders als die meisten anderen Länder der Nordrange – über sehr viele geeignete Flächen für den Umschlag, die Distribution und die hafennahe Produktion von Gütern.
2. Der bedarfsgerechte Ausbau der Häfen und ihrer Hinterlandanbindungen war, ist und bleibt ein Schwerpunkt niedersächsischer Wirtschaftspolitik! Niedersachsen verfügt über sechs große Seehäfen (Brake, Cuxhaven, Emden, Nordenham, Stade und Wilhelmshaven) sowie den künftig östlichsten tideunabhängig zu erreichenden Tiefwasserhafen in der Nordrange, den JadeWeserPort in Wilhelmshaven.
3. Niedersachsen ist größtes Schiffbau- und zweitgrößtes Reederland. Um die Forschungs- und Entwicklungsqualität zu verbessern, bedarf es weiterer Unterstützung von Bund und Land. Die ökologischen Herausforderungen des „Green Shipping“ sind eine große Chance für Reeder und Werften, sich einen Wettbewerbsvorsprung zu sichern. Die FuE-Förderung von Bund und Land in diesem Bereich muss intensiviert werden.
4. Die Kosten für die unter deutscher Beflaggung fahrenden Schiffe sind vor allem für kleine Reedereien eine spürbare Belastung, die oft dazu führt, dass Reeder ihre Schiffe unter fremder Flagge registrieren. Wer unter deutscher Flagge fahren will, muss zudem viele bürokratische Hürden überwinden. Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge muss insgesamt grundlegend verbessert werden. Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die maritime Wirtschaft so zu gestalten, dass der Standort Deutschland seine Attraktivität für die Reedereiwirtschaft, die überwiegend mittelständisch geprägt ist, nicht verliert.
5. Die branchen- und länderübergreifende Vernetzung muss intensiviert werden. Die Potenziale des „Maritimen Clusters Norddeutschland“ sind entsprechend auszurichten. Revierdenken hilft im globalen Wettbewerb nicht weiter. Beim Technologietransfer ist losgelöst von Ländergrenzen ein breiter Austausch von Informationen erforderlich, der gerade auch die Schnittstellen der maritimen Branche mit verwandten Sparten zusammenbringen muss. Ein Beispiel ist die Nutzung von CFK bei Offshore und Schiffbau in Verbindung mit dem CFK Nord in Stade oder den Technologiezentren in Varel und Nordenham.
6. Die maritime Wirtschaft ist eine Schlüsselbranche und muss als solche wahrgenommen werden. Bestehende Defizite gilt es zu erkennen und aufzuarbeiten. Landesregierung, Clustermanagement und der Landtag sind gleichermaßen gefordert, die Stellung der maritimen Wirtschaft im Norden im Spektrum der nationalen Interessen zu verankern.
7. Der Maritimen Wirtschaft müssen auch künftig im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten Kreditmittel zur Verfügung gestellt werden. Hierbei sollten Lösungen zur Anwendung kommen, welche die bestehenden Risiken minimieren. Andernfalls ist langfristig ein Verlust prestigeträchtiger maritimer Wirtschaftszweige zu erwarten.
8. Deutschland ist als zweitstärkste Außenhandelsnation und drittgrößte Schifffahrtsnation weltweit auf freie Handelswege angewiesen. Piraterie bedroht den freien Handel und damit auch die niedersächsischen Reedereien. Die wirtschaftlichen Schäden und die Gefahren für Leib und Leben der Schiffsbesatzungen nehmen stetig zu. Daher sind entsprechende Maßnahmen zur Gefahrenabwehr und zum Schutz deutscher Schiffe zu unterstützen.

Der Landtag bittet daher die Landesregierung,

1. die maritime Wirtschaft als Schlüsselbranche für die Entwicklung der niedersächsischen Wirtschaft zu verorten und ihr die entsprechende Priorität einzuräumen. In diesem Zusammenhang gilt es, die branchen- und länderübergreifende Vernetzung weiter auszubauen und zu koordinieren.

2. sich weiterhin für ein maritimes länderübergreifendes Clustermanagement einzusetzen, um die Potenziale der maritimen Wirtschaft zukunftsgerichtet und nachhaltig zu fördern. Für die erfolgreiche Entwicklung der Maritimen Wirtschaft ist es notwendig, Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass die vorhandenen Arbeitsplätze gesichert und neue generiert werden. Eine Verbesserung der Vernetzung der Unternehmen der einzelnen maritimen Branchen untereinander, aber auch mit der Wissenschaft, sollte unterstützt werden.
3. die wasser- und landseitige Anbindung der See- und Binnenhäfen in Niedersachsen durch geeignete Maßnahmen und Investitionsvorhaben gezielt und koordiniert auszubauen, zu optimieren und beschleunigt voranzutreiben, damit Niedersachsens Rolle als Logistikstandort gefestigt wird. Hierzu zählt unter Einbeziehung alternativer Finanzierungsinstrumente insbesondere die Stärkung der Investitionen in den Ausbau der Hafeninfrastruktur von NPorts und der Unterstützung der Planung für einen zweiten Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven.
4. die Leistungsfähigkeit der Bundeswasserstraßen als Zu- und Ablauf zu den niedersächsischen Häfen durch geeignete Maßnahmen zu erhalten und zu stärken. Überlegungen zur Katalogisierung von Hafenzufahrten und zur einseitigen Priorisierung von Fördermitteln ist mit Bestimmtheit entgegen zu treten. Reformbestrebungen der Bundesregierung dürfen nicht im Gegensatz zum nationalen Hafenkonzept und zu der dort festgehaltenen Forderung stehen, die seewärtigen Zufahrten und die Hinterlandanbindungen mit Nachdruck und Priorität auszubauen.
5. bei der Umsetzung von Infrastrukturprojekten nach besten Möglichkeiten Nutzungskonflikte mit Interessen der Fischerei- sowie der Tourismuswirtschaft zu vermeiden und diese frühzeitig in geeigneter Weise einzubinden.
6. nationale Zukunftsstrategien im Schiffbau und in der Schifffahrt mitzugestalten sowie die Umsetzung des nationalen Hafenkonzeptes zu unterstützen.
7. bestehende steuerliche Anreizsysteme wie zum Beispiel die Tonnagesteuer sowie Förderprogramme für Ausbildung und Beschäftigung weiterhin zu unterstützen und deren Effektivität durch ein regelmäßiges Monitoring zu überprüfen.
8. Überlegungen zur Ausschreibung von Konzessionen und Dienstleistungen und damit zur Befristung von Pachtverträgen zwischen Terminalbetreibern und Eigentümern von Kaianlagen (Port Package) weiterhin entschieden entgegen zu treten.
9. Handelspartnerschaften mit Hafenstädten voranzutreiben, die weitere Auslastungen im Bereich des Tiefwasserhafens entstehen lassen.
10. Maßnahmen zu unterstützen, die dazu beitragen, den Schifffahrtsstandort Deutschland insgesamt zu sichern und sich durch geeignete Vorschläge, etwa zum Abbau bürokratischer Hürden, dafür einzusetzen, mehr Schiffe unter deutsche Flagge zu bringen.
11. sich weiterhin auf allen Ebenen dafür einzusetzen, dass das bewährte deutsche Schifffbürgschaftssystem in seiner heutigen Form als beihilfefrei eingestuft und fortgeführt werden kann. Gegebenenfalls ist das Förderinstrumentarium zu überprüfen und nach Möglichkeit zu erweitern.
12. die Offshore-Windenergie als Chance und Herausforderung für die Maritime Wirtschaft in Nordwestdeutschland zu nutzen und Hafeninfrastruktur und bestehende wie künftige Förderinstrumente optimal auf den Bereich Windenergie auszurichten.
13. eine Exzellenzinitiative für Forschung und Entwicklung zu starten mit dem Ziel, die niedersächsische maritime Industrie zu einer weltweit führenden Wissensträgerin in allen Segmenten der maritimen Wirtschaft zu machen.
14. maritime Bildungseinrichtungen in Niedersachsen auch künftig durch die Bereitstellung ausreichender Fördergelder zu unterstützen, um Innovationskraft zu sichern. Hierzu gehört es unter anderem, durch ergänzende Programme zur Qualifizierung und Weiterbildung dem drohenden Fachkräftemangel zu begegnen.

15. technologieoffene Konzepte für die Reduzierung von Emissionen, insbesondere während der Liegezeiten von Schiffen in den Häfen, zu unterstützen.
16. Zukunftstechnologien wie den Meeresbergbau, Eis- und Polartechnik, blaue Biotechnologie, Hydrographie, marine Aquakultur und Umweltschutztechnik, Küstenmanagement und Wasserbau sowie Schiff- und Hafenausbau konsequent, zum Beispiel durch Innovationsbeihilfen, zu fördern und den von der Bundesregierung im August 2011 beschlossenen Nationalen Masterplan Maritime Technologien bestmöglich für niedersächsische Unternehmen zu nutzen, um in diesem technologieintensiven und innovativen Bereich attraktive und hochwertige Arbeitsplätze zu schaffen bzw. zu sichern.
17. sich gegenüber der Bundesregierung für entsprechende Maßnahmen zur Gefahrenabwehr und zum Schutz deutscher Schiffe vor Übergriffen durch Piraten einzusetzen. Hierzu gehören unter anderem die Optimierung von Zuständigkeiten auf Bundesebene, eine optimierte Piratenabwehr durch militärische Schutzkomponenten sowie die Einrichtung eines Internationalen Strafgerichtshofs zur Verfolgung und Verurteilung von Seepiraten.

Karl-Heinz Bley
Vorsitzender