



Europa maritim global • smart • green

Initiative für eine maritime Strategie der Europäischen Union

Einleitung

Die europäische maritime Wirtschaft ist von strategischer Bedeutung für den europäischen Wirtschaftsraum: Die Schifffahrt, einer der energieeffizientesten und wirtschaftlichsten Verkehrsträger, sichert die Basis für den europäischen und internationalen Handel mit Gütern und Rohstoffen. Mit den europäischen Häfen als Logistikkreisläufen und Hightech-Standorten sowie einer hochinnovativen maritimen Industrie einschließlich Meerestechnik ist die Branche Wachstumsmotor weit über die Küstenregionen hinaus. Die maritime Wirtschaft ist Vorreiter bei der Umsetzung ambitionierter Klima-, Umwelt-, Beschäftigungs- und Sicherheitsstandards im Verkehr sowie beim Ausbau der Offshore-Windenergie.

Um die gute Positionierung auf den globalen Märkten ausbauen zu können, muss sich die europäische maritime Wirtschaft im internationalen Wettbewerb behaupten und die zunehmende Automatisierung und Digitalisierung, Klima- und Umweltschutz sowie Fachkräftebedarf aktiv angehen. Zentrale Voraussetzung dafür ist ein starkes europäisches maritimes Netzwerk, das durch funktionierende Wertschöpfungsketten, optimierte Infrastrukturen für Verkehr und Datentransfer und Zusammenwirken aller Akteure entlang der Logistikkette getragen wird. Wachstumsfördernde maritime EU-Wirtschaftspolitik mit klaren Zielen für Wohlstand und Beschäftigung sowie stabilen und vorhersehbaren Rahmenbedingungen bilden dafür die Grundlage. Im Rahmen der alle zwei Jahre stattfindenden Nationalen Maritimen Konferenz hat der Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft die Vertreter des deutschen maritimen Clusters (Bundes- und Landespolitik, maritime Wirtschaft, Gewerkschaften und Wissenschaft) auf der diesjährigen Konferenz am 22. und 23. Mai 2019 in Friedrichshafen im Vorfeld der Europawahl aufgefordert, ihre zentralen Anliegen an das künftige Europäische Parlament und die neue Europäische Kommission für die kommenden fünf Jahre zu artikulieren:

I. Eine Maritime Strategie für ein starkes maritimes Europa

Die europäische maritime Wirtschaft steht in einem intensiven internationalen Wettbewerb. Insbesondere aus dem asiatischen Raum steigt der Konkurrenzdruck enorm, bedingt u. a. durch die rapide wachsenden Seeverkehrscentren in China, Dubai, Hongkong und Singapur, das weiterhin vergleichsweise hohe asiatische Wirtschaftswachstum sowie die politische Einordnung des internationalen Verkehrsinfrastrukturausbaus und des Schiffbaus als strategische Elemente zur globalen wirtschaftlichen Positionierung (u. a. Neue Seidenstraße, Strategie „Made in China 2025“).

Um die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit der europäischen maritimen Wirtschaft auszubauen, bedarf es einer systematischen Bestandsaufnahme, die alle Teilbranchen – Häfen/Logistik, Schifffahrt, maritime Industrie und ihre Wertschöpfungsketten (Schiffbau und Meerestechnik sowie Offshore-Windenergie) – umfasst. Bestehende Europäische Initiativen zu Teilaspekten wie die Strategie „Blaues Wachstum“, „LeaderSHIP 2020“, die Ratsschlussfolgerungen zu den „Prioritäten für die Seeverkehrspolitik der EU 2020“ oder die Ausgestaltung der Connecting Europe Facility (CEF) bedürfen einer ambitionierten, zielorientierten Fortentwicklung. Zentrale Herausforderungen für die Gesamtbranche sollten analysiert werden, um sie dann gegebenenfalls übergreifend in einer europäischen Maritimen Strategie zu adressieren¹.

Mit der integrierten Meerespolitik muss ein kohärenter Ansatz in maritimen Fragen geschaffen werden. Ziel muss eine effiziente Koordinierung der verschiedenen Politikbereiche sein (u. a. Industrie, Seeverkehr und Logistik, Meeresenergien wie Offshore-Windenergie, Meeresforschung, Fischerei und Aquakultur einschließlich der marinen Biotechnologie sowie Tourismus). Dies erfordert die Stärkung der Zusammenarbeit zwischen Entscheidungsträgern in den verschiedenen

¹ Beispielsweise nach dem Vorbild der Luftfahrtstrategie für Europa im Wege einer Mitteilung der EU-Kommission (COM 2015 598 final)

Teilsektoren und Politikbereichen auf allen Ebenen (international, EU, national, regional und lokal).

Ein Europäischer Maritimer Koordinator bzw. Koordinatorin könnte die maritimen Interessen Europas in den verschiedenen Teilsektoren – Schiffbau- und Zulieferindustrie, Häfen, Schifffahrt, Offshore-Windenergie und Meerestechnik – als zentrale Ansprechperson deutlich artikulieren und den wirtschaftspolitischen Anliegen und Interessen der maritimen Wirtschaft auf europäischer Ebene Gewicht verleihen. Eine übergreifende maritime Abstimmung würde den Austausch zwischen den jeweils befassten Generaldirektionen der Europäischen Kommission sowie mit Rat, Parlament und den Mitgliedstaaten verbessern und dabei helfen, Synergien besser zu nutzen.

Eine übergreifende Koordinierung könnte so die europäischen maritimen Interessen insbesondere bei Querschnittsthemen wie Handelsfragen, Beschäftigung und soziale Standards, Umwelt- und Klimaschutz, Sicherheit oder Digitalisierung sowie bei einer intensiveren grenzüberschreitender Kooperation frühzeitig und klar benennen und voranbringen. Die europäische maritime Wirtschaft könnte sich mit dem Koordinator geschlossen auf der globalen Ebene präsentieren und auf internationale und globale Herausforderungen konsistent reagieren, ohne dass die Aufgabenverteilung zwischen der EU und den Mitgliedstaaten in maritimen Fragen geändert wird.

Denkbare Aufgabenfelder des Europäischen Maritimen Koordinators/ Koordinatorin wären ein Mitspracherecht bei internationalen Handelsbeziehungen, Formulierung europäischer Antworten auf politische Initiativen von Drittstaaten, Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen innerhalb der EU sowie die Schaffung einer LNG-Infrastruktur in Europa.

II. Ziele einer maritimen Strategie

1. Global: Freie und offene Märkte und vergleichbare Rahmenbedingungen für alle Marktteilnehmer und Wettbewerber (level playing field)

Die europäische maritime Wirtschaft profitiert stark vom internationalen Handel. Europäische Unternehmen zeigen eine hohe Innovationskraft und -bereitschaft und investieren in die Zukunft. Gleichzeitig kann ihre

Entwicklung sehr stark von Handelsbeschränkungen, Protektionismus und Subventionspolitik anderer Länder beeinträchtigt werden. Während die EU über verlässliche Vorgaben für staatliche Beihilfen und Unternehmensfusionen verfügt, bedienen sich andere Wirtschaftsräume einer starken Subventionspolitik zugunsten der dort ansässigen maritimen Wirtschaft, etwa der Werften und Reedereien sowie einer staatlich gesteuerten Fusionspolitik. Die daraus resultierenden Marktverzerrungen schaden allen Marktteilnehmern der maritimen Wirtschaft über alle Landesgrenzen hinweg.

Damit die europäische maritime Branche wettbewerbsfähig bleibt, muss sich die EU stärker für chancengleiche Wettbewerbsbedingungen einsetzen. Die bestehenden Instrumente der EU tragen den Auswirkungen von Subventionen ausländischer Regierungen innerhalb des EU-Binnenmarktes nicht im vollen Umfang Rechnung. Die Kommission beabsichtigt, bis zum Ende des Jahres herauszuarbeiten, wie Lücken im EU-Recht geschlossen werden können, um den im Binnenmarkt auftretenden wettbewerbsverzerrenden Auswirkungen von ausländischer staatlicher Beteiligung und Finanzierung durch staatliche Beihilfen umfassend entgegenzutreten. Hierzu zählt eine ehrgeizige Handelspolitik, die fairen Wettbewerb, Gegenseitigkeit und wechselseitige Vorteile gewährleistet. Deutschland ist bereit, die Kommission bei dieser Prüfung zu unterstützen. Soweit sich im Rahmen bestehender Gesprächs- und Verhandlungsformate zu Regelungen über den Schutz vor Subventionierung und unlauteren Preisbildungspraktiken, insbesondere im Rahmen der Modernisierung der WTO-Regeln oder im OECD-Kontext (u. a. OECD-Council Working Party on Shipbuilding) keine Lösungen abzeichnen, sollten alternative Maßnahmen geprüft werden.

Gleichzeitig sollte die Anwendung des EU-Wettbewerbsrechts die Anforderungen der maritimen Branche im internationalen Wettbewerb bei der Umsetzung globaler Zielsetzungen im Bereich von Klima- und Umwelt- oder Beschäftigungsstandards widerspiegeln und zur Umsetzung dieser hohen Standards Investitionen ermöglichen (z. B. bei der Fortentwicklung der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr oder im Bereich von Energie- und Klimaschutztechnologien). Die Gruppenfreistellung für Konsortien in der internationalen Seeschifffahrt, welche Linienschiffahrtsunternehmen nutzen, um das operationelle Geschäft effizient und das Transportangebot attraktiv zu halten, wird derzeit von der Europäischen Kommission nachgeprüft. Die Interessen von Linienschiffahrtsunternehmen, Reedereien, Logistikunternehmen und Verladern müssen im Rahmen der Überarbeitung in ausgewogener Weise berücksichtigt werden.

Die Aushandlung umfassender bilateraler Freihandelsabkommen stellt ein wichtiges Instrument zur Verbesserung des Marktzugangs, der Niederlassungsfreiheit sowie der Investitionsmöglichkeiten für europäische maritime Unternehmen in Drittländern dar. Auf europäischer Ebene sollte ein besonderes Augenmerk auf maritime Kapitel in den Verhandlungen gelegt werden. Im Interesse der großen Zahl an maritimen KMU in der EU sollte grundsätzlich eine mittelstandsfreundliche Ausgestaltung angestrebt werden.

Die Gewährleistung einer adäquaten, bedarfsgerechten und zukunftsorientierten Verkehrsinfrastruktur ist ebenso Voraussetzung. Wasserstraßen, Schienenwege und Autobahnen ebenso wie die Datenübertragung müssen den weiterhin wachsenden Anforderungen angepasst werden, damit die europäische Wirtschaft an den globalen Entwicklungen voll partizipieren kann. Ein geordneter Brexit ist auch für die maritime Branche von zentraler Bedeutung, was Rechtssicherheit bzgl. vertragliche Beziehungen, Investitionen, Niederlassungsfreiheit oder Kabotageverkehr angeht. Die EU sollte sich weiterhin dafür einsetzen, frühzeitig neue wirtschaftliche Beziehungen mit dem Vereinigten Königreich zu entwickeln und Unsicherheiten für die Wirtschaft abzuwenden.

2. Smart: Chancen der Digitalisierung und Automatisierung nutzen – Technologieführerschaft ausbauen

Forschung, Entwicklung und Innovationen sind entscheidende Faktoren für den Erfolg europäischer maritimer Unternehmen im weltweiten Wettbewerb. Europa verfügt über eine breit aufgestellte und leistungsfähige marine/maritime Forschungslandschaft. Programme wie Horizont 2020, ERASMUS oder COSME haben die europäische Verbundforschung sowie die Etablierung von Forschungspartnerschaften erheblich vorangebracht.

Digitalisierung und Automatisierung sind auch in der maritimen Wirtschaft maßgebliche Innovationstreiber und eröffnen neue Geschäftsfelder. Grundlage für die Umsetzung vieler Digitalisierungsprozesse ist der flächendeckende Ausbau von Breitband- und Mobilfunknetzen zu Land und auf See mit hohen Datentransfermöglichkeiten und entsprechenden Investitionen durch die Wirtschaft. Gleichzeitig müssen Datenformate und Schnittstellen weiterentwickelt werden. Institutionen wie die World Customs Organization und die United Nations Commission on Trade and Development sind zu beteiligen, um die Digitalisierung der internationalen

maritimen Logistik voranzubringen. Die Nutzung und Fortentwicklung etablierter digitaler Plattformen sollte Vorrang vor Einführung neuer digitaler Plattformen haben, um Mehrkosten und Bürokratieaufbau zu vermeiden (z. B. bei Umsetzung des European Maritime Single Window).

Gleichzeitig stellt die Digitalisierung und Automatisierung von Prozessen neue und hohe Anforderungen an die Sicherheitsarchitektur und erfordert einen sensiblen Umgang mit Daten und Informationen. Das gilt sowohl für die Sicherheit der Schifffahrtswege im Hinblick auf die Gefahren durch Havarien oder Piraterie als auch den Schutz von Häfen und Infrastruktur gegen Kriminalität und Terrorakte. Im Bereich der Errichtung und des Betriebs von Offshore-Anlagen sind Standards in Bezug auf Arbeitssicherheit und Umweltkompatibilität weiterzuentwickeln. Diesen Herausforderungen gilt es auf europäischer Ebene proaktiv zu begegnen und auf die Schaffung von effizienten grenzüberschreitenden Sicherheitsmechanismen hinzuwirken.

Eine finanzielle Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation von maritimen Technologien durch die EU ist auch in Zukunft unerlässlich. Ambitionierte Technologieentwicklungen wie das autonome Schiff oder das Null-Emissionen-Schiff, aber auch Themen wie maritime Industrie 4.0, maritime Logistik 4.0, neue Technologien zur effizienteren und kostengünstigen Nutzung von Offshore-Windenergie, innovative Meerestechnik inklusive autonomer Sensoren und Plattformen für ein effizientes Umweltmonitoring sowie die nachhaltige Nutzung maritimer Ressourcen (Nahrung, Energie und Rohstoffe aus dem Meer) sollten im künftigen EU-Forschungsrahmenprogramm Horizont Europa angemessen und deutlich sichtbar verankert sein und im Rahmen von europäischen Verbundprojekten sowie maritimen Partnerschaften gemeinsam angegangen werden.

Die EU-Kommission hat mit dem STRIA-Prozess (Strategic Transport Research and Innovation Agenda) eine Agenda für Forschung und Entwicklung im Transportsektor entworfen. Jetzt gilt es, konkrete Maßnahmen zu verankern, um den Beitrag maritimer Technologien zur Bewältigung aktueller und künftiger Herausforderungen wie die Dekarbonisierung des Verkehrs und Sektor-Kopplung, Digitalisierung und neue Verkehrsdienste und Logistik erfolgreich zu realisieren.

Der europäische maritime Mittelstand hat sich als besonders innovativ erwiesen und ist gleichzeitig durch den raschen Fortgang von Innovationen, insbesondere im Bereich der Digitalisierung und Automatisierung,

besonders gefordert. Neue Finanzierungsinstrumente (z. B. Garantieprogramm Green Shipping der Europäischen Investitionsbank EIB), der Zugang zu Wagniskapital sowie eine gezielte Förderung im Rahmen von Horizont Europa (u. a. der neue Europäische Innovationsrat EIC, Europäische Technologieplattformen) sollten zur Stärkung der Innovationskraft für den maritimen Mittelstand besser erschlossen werden.

Technologischer Fortschritt und Innovationen lassen sich nur mit qualifiziertem Personal erreichen. Um maritimes Knowhow in Europa zu erhalten, helfen europäische Programme zur Ausbildung von maritimem Fachpersonal, zum Aufbau eines europäischen Ausbildungsnetzwerks und zur Werbung für Berufe im maritimen Bereich. Die wirksame Anwendung des Seearbeitsübereinkommens der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) bildet die Grundlage für gute und gesicherte Arbeits- und Lebensbedingungen in der Schifffahrt. Ähnliche Kooperationen sind auch in anderen Feldern anzustreben (z. B. Umwelt- und Gesundheitsstandards bei Offshore-Wind).

3. Green: Nachhaltigkeit der See-, Küsten- und Binnenschifffahrt gestalten – Instrumente für einen umwelt- und klimafreundlichen Schiffsverkehr ausbauen; Potentiale der Offshore-Windenergie weiter erschließen

Die Schifffahrt ist gemessen an ihrer Transportleistung bereits heute der energieeffizienteste Verkehrsträger. Auch die Schifffahrt muss jedoch ihren Beitrag leisten, um Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen zu reduzieren und einen guten Umweltzustand der Meere und Binnengewässer zu erhalten. Die Nachhaltigkeit der europäischen Schifffahrt ist entscheidend für ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit und ihre Positionierung im intermodalen Wettbewerb der Verkehrsträger.

Die EU-Mitgliedstaaten und die EU-Kommission müssen mit einer Stimme sprechen, wenn es um einen effizienten Schutz der Meeresumwelt und einen effektiven Beitrag der Schifffahrt zum Klimaschutz geht. Die europäische Vorreiterrolle muss gegenüber der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) bei der Schaffung internationaler Klima- und Umweltschutzregularien deutlich zum Ausdruck kommen. Die EU-Mitgliedstaaten und die EU-Kommission sollen in der IMO als Mittler zwischen den häufig widerstreitenden Interessen auftreten, um einen internationalen Klima- und Umweltschutz in der Seeschifffahrt zu festigen.

Klima- und Umweltschutzmaßnahmen müssen wettbewerbsneutral ausgestaltet sein. Regionale Maßnahmen sollten deshalb vermieden bzw. internationalisiert werden (z. B. Ausweitung der SECA auf das Mittelmeer und die südlichen Atlantikküsten²).

Bei der Ausgestaltung des Rechtsrahmens von Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen sollten Doppelstrukturen und Bürokratiekosten vermieden werden. Hierzu zählt insbesondere die Anpassung der EU-MRV-Verordnung an das IMO-Datenerhebungssystem, die zur Vermeidung von zusätzlichen Auditierungspflichten und wettbewerbspolitischen Nachteilen möglichst vollständig erfolgen sollte. Dies gilt insbesondere mit Blick auf regional eingeführte Datensammlungssysteme wie die China-MRV, die im Gegensatz zur EU-MRV keine Transparenzvorschriften enthält und reinen Marktinteressen dient.

Regularien wie die EU-Wasserrahmenrichtlinie und die Richtlinie Natura-2000, die Grundlage für Planungs- und Genehmigungsprozesse sind, müssen anwendungsorientiert gestaltet sein und eine rechtssichere Anwendung gewährleisten.

Ambitionierte Umwelt- und Klimaschutzziele erfordern die Entwicklung von nachhaltigen Technologien bei alternativen Kraftstoffen und Antriebssystemen. LNG-basierte Antriebstechnologien können bereits heute einen wichtigen Beitrag zur Luftreinhaltung in der Schifffahrt leisten. Eine europäische Strategie für alternative Kraftstoffe (s. STRIA-Prozess) muss die spezifischen Anforderungen der maritimen Logistik berücksichtigen (z. B. Einsatz von grünem Wasserstoff und Power-to-X-Technologien). Europäische Förderprogramme wie Horizont Europa und der Europäische Innovationsfonds müssen hier Schwerpunkte setzen.

Europa soll sich zu einem weltweit führenden Exzellenz-Cluster in der Forschung, Innovation und Entwicklung einer „zero-carbon“ Schifffahrt entwickeln. Hierfür sind umfassende und gezielte Förderprogramme, Markteinführungshilfen und wissenschaftliche Initiativen notwendig.

Beobachtung, Erforschung und Überwachung der Ozeane einschließlich der europäischen Küstenzonen, Polarmeere und Meeresschutzräume sind erforderlich für ihre nachhaltige Nutzung und sollten hohe Priorität auch im europäischen Forschungsrahmenprogramm haben.

² Klammerzusatz entspricht nicht der Position des Verbandes Deutscher Reeder e. V.

Der Ausbau der Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe in europäischen Häfen muss durch die Förderung von öffentlichen und privaten Investitionen weiter vorangetrieben werden. Um die globale Wettbewerbsfähigkeit der europäischen maritimen Wirtschaft sicherzustellen, sollte auf eine grundsätzliche Harmonisierung bzw. Standardisierung auch mit den wichtigen Fahrgebieten wie Nordamerika und Asien sowie zunehmend der nördlichen Seewege geachtet werden.

Europäische Förderprogramme für die Seeschifffahrt und Logistik sind nicht nur auf Pilotvorhaben zu begrenzen, sondern sollen auch eine Breitenutzung neuer Technologien, Treibstoffe und Verfahren ermöglichen und der europäischen maritimen Wirtschaft auch so einen Vorsprung vor der ausländischen Konkurrenz sichern.

Für eine nachhaltige europäische Energiepolitik ist der abgestimmte und beschleunigte Ausbau erneuerbarer Energien (u. a. Offshore-Windenergie sowie Meeresenergien) unabdingbar. Dabei ist es unerlässlich, die energiepolitischen Ziele für 2030 (Clean Energy for All Europeans) und die Energiestrategie der EU für 2050 durch geeignete Umsetzungsinitiativen für eine verstärkte Nutzung von Windenergie auf See zu unterlegen.

4. Vollendung des europäischen Binnenmarktes – Europäischer Seeverkehrsraum ohne Grenzen

Auch in der europäischen Schifffahrt ist es dringend erforderlich, den europäischen Binnenmarkt zu vertiefen. Eine unterschiedliche Handhabung des europäischen Binnenmarkts zu Land oder auf dem Wasser ist nicht nachvollziehbar. Deshalb sollten Verwaltungsformalitäten für die Schifffahrt und in den Häfen vereinfacht und die Verbesserung interoperabler digitaler Informationsflüsse vorangetrieben werden. Gleiches gilt für den Ausbau von Offshore-Windparks.

Bei der wettbewerblichen Beschaffung von Schiffen durch öffentliche Auftraggeber ist zu beachten, dass im europäischen Binnenmarkt für alle Unternehmen gleiche Wettbewerbsbedingungen gelten müssen.

Dazu gehört die einheitliche Umsetzung des europäischen Vergaberechts in den Mitgliedstaaten. Innovationen, insbesondere im Umwelt- und Klimaschutz, sollten eine wichtige Maßgabe sein.

Innerhalb der EU sollte der Anteil der umweltschonenden und kosteneffizienten Binnen- und Küstenschifffahrt im intermodalen Wettbewerb der Verkehrsträger erhöht werden. Bei der Revision der EU-Richtlinie zum kombinierten Verkehr ist auf einen möglichst einheitlichen Rechtsrahmen in der Umsetzung zu achten.

Um Infrastrukturprojekte in Häfen, Binnenlandverbindungen sowie den Ausbau von Offshore-Anlagen zu gewährleisten und zu beschleunigen und Investitionen zu fördern, sollte eine effektive Ausgestaltung der Aarhus-Konvention und des einschlägigen Unionsrechts in Bezug auf die Verbandsklage verfolgt werden.

Die wettbewerbsneutrale Durchsetzung europäischen Rechts ist in allen Mitgliedstaaten zu gewährleisten. Für die auf den Export ausgerichtete europäische maritime Industrie ist die Harmonisierung der Exportkontrollpolitiken auf Grundlage des gemeinsamen Standpunktes der EU aus 2008 hin zu einer einheitlichen EU-Rüstungsexportkontrollpolitik mit gleicher praktischer Umsetzung in allen Mitgliedstaaten eine wichtige Voraussetzung für die Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie und auch der strategischen Sicherheitsvorsorge der EU.

Die EU-Rechtsvorschriften geben einen klaren Rahmen vor, der die Wahrung der Rechte von Arbeitnehmern gewährleistet und bewirkt, dass die Unternehmen wie auch die Arbeitnehmer die Möglichkeiten des Binnenmarktes uneingeschränkt nutzen können. Einen wichtigen Beitrag zur Wahrung der Interessen der Beschäftigten leistet die Entsenderichtlinie. Der europäische Sozialpartnerdialog muss gestärkt und ausgebaut werden. Die Arbeit der EU-Sozialdialoge verdient mehr Beachtung, insbesondere wenn sich Arbeitgeber und Arbeitnehmer wie im Schiffbau auf eine gemeinsame Erklärung zu sozialen Standards geeinigt haben.

Friedrichshafen, Mai 2019