



Bericht

der Landesregierung

Europäische Strategie für den Seeverkehr

Antrag der Fraktionen von CDU und SPD

Drucksache 16/2689(neu)

Federführend ist das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

Auf Antrag der Fraktionen von CDU und SPD (Drs. 16/2689(neu)) hat der Schleswig-Holsteinische Landtag in seiner 44. Tagung (17. - 19.06.2009) die Landesregierung gebeten, dem Landtag in der 46. Tagung (16. - 18.09.2009) einen Bericht zur MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS-UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN - Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018 - zu geben.

Vorbemerkung

Nach Jahren intensiven Wachstums hat die gegenwärtige Wirtschafts- und Finanzkrise auch den Seeverkehrsbereich erreicht. Viele Neubaufträge wurden storniert, fertige Neubauten von den Reedereien teilweise nicht abgenommen, beträchtliche Tonnage liegt weltweit auf. Da die Nachfrage nach Transportleistungen zur See eine aus der weltweiten Güternachfrage abgeleitete Nachfrage ist, kann mit einer Erholung auch erst dann gerechnet werden, wenn die weltweite Wirtschaftskrise überwunden wird. Seriöse Einschätzungen hinsichtlich der Dauer dieses Zeitraumes sind derzeit nahezu unmöglich.

Dennoch dürfte unbestreitbar sein, dass auf mittlere und längere Sicht die weltweite Arbeitsteilung weiter bestehen und möglicherweise sogar noch intensiviert werden wird. Zusammen mit einer Überwindung der Krise wird somit die Nachfrage nach Seetransportleistungen voraussichtlich den früheren Stand wieder erreichen und langfristig übersteigen. Der Welthandel ist ohne die Schifffahrt nicht denkbar, deshalb müssen die Rahmenbedingungen für die Schifffahrt rechtzeitig richtig gesetzt werden. Aus diesem Grund begrüßt die Landesregierung, dass sich auch die EU mit der Vorlage der Strategie für die Förderung eines sauberen, sicheren und effizienten Seeverkehrs bis 2018 dieses Themas angenommen hat.

Dies vorausgeschickt werden die im Antrag angesprochenen Fragen zur Strategie wie folgt beantwortet:

1. Die Bedeutung der europäischen Strategie für den Seeverkehr für die maritime Wirtschaft Schleswig-Holsteins

Die Europäische Strategie für den Seeverkehr hat eine sehr große Bedeutung für Schleswig-Holstein als Meeresland zwischen Nord- und Ostsee. Das gilt sowohl für die maritime Wirtschaft als auch den maritimen Umweltschutz, der Voraussetzung für den Erhalt und die nachhaltige wirtschaftliche Nutzung mariner Ressourcen ist. Die Mitteilung der Europäischen Kommission mit den Strategischen Zielen und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018 wird als gute Grundlage einer europäischen Schifffahrtspolitik daher begrüßt. Mit der Vorlage hat die Kommission den globalen Charakter der europäischen Schifffahrt unterstrichen und als bedeutende Faktoren den Erhalt der globalen Wettbewerbsposition der europäischen Schifffahrt, Sicherheit und Umweltschutz sowie den Bedarf an maritimen Fachwissen genannt.

Die Mitteilung „Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018“ (KOM(2009) 8) ist Teil des von der KOM am 21. Januar 2009 vorgelegten „Seeverkehrspakets“, zu dem neben der genannten Mitteilung noch die Mitteilung und der Aktionsplan zur Errichtung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen (KOM(2009) 10) und der RL-Vorschlag zu Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten (MS) der Gemeinschaft und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG gehören (KOM(2009)11). Mit dem Seeverkehrspaket ist die KOM ihrer Ankündigung aus ihrer Mitteilung zur integrierten Meerespolitik (Blaubuch, KOM(2007) 575) vom Oktober 2007 nachgekommen.

Zentrale Anliegen der Seeverkehrsstrategie sind die Sicherung der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Seeverkehrs und der zugehörigen maritimen Industrien auf den Weltmärkten sowie die Vorbereitung des gesamten Seeverkehrsystems auf die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts. Hintergrund ist der erhebliche Einbruch, den der Seeverkehrssektor nach einer langen Phase des Wachstums in Folge der aktuellen Finanz- und Wirtschaftskrise erlitten hat. Die KOM empfiehlt insbesondere

- die Förderung der Durchführung des weltweiten Seehandels unter einheitlichen Wettbewerbsbedingungen, indem international vereinbarte Regeln weltweit beachtet werden;
- die Aufwertung der maritime Berufe (Bildungsmaßnahmen, Entwicklung von Qualifikationen und Fachkompetenzen usw.) und Einhaltung der Vorschriften der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) über die faire Behandlung von Seeleuten, ihre Lebensbedingungen und ihre Entlohnung;
- Fortschritte hin zu einem abfall- und emissionsfreien Seeverkehr, der dem Konzept der nachhaltigen Entwicklung Rechnung trägt;
- die nachhaltige Gewährleistung der Sicherheit und der Gefahrenabwehr im Seeverkehr durch die Einhaltung genau festgelegter Vorschriften und die Entwicklung von Gefahrenabwehrmaßnahmen.

Im Maßnahmenbereich setzt die vorgeschlagene Strategie vorrangig auf internationale Maßnahmen und deren Umsetzung, so im Rahmen der Internationalen Schifffahrtsorganisation IMO (Emissionen, Umweltstandards) oder bei der Umsetzung der ILO Maritime Labour Convention aus 2006 (faire und attraktive Arbeitsbedingungen).

Die Mitteilung der EU KOM über die Strategischen Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik stellt an verschiedenen Stellen heraus, dass das europäische Seeverkehrssystem und seine Wettbewerbsfähigkeit nur unter gleichzeitiger Steigerung der Umweltverträglichkeit verbessert werden können und sollten. Zum Beispiel sollen Maßnahmen zur Unterstützung von Initiativen zur „Ökologisierung der Schifffahrt“ ergriffen und ein ökologisch nachhaltiger Schifffahrtsbetrieb gewährleistet werden. In diesem Zusammenhang setzt die EU u. a. folgende Prioritäten:

- Treibhausgasemissionen auch aus dem Seeverkehr sollen vermindert werden
- in den der Hoheitsgewalt oder Gerichtsbarkeit der Mitgliedstaaten unterliegenden Seegewässern soll gemäß Bestimmungen der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie bis 2020 ein guter Umweltzustand erreicht werden

- die gemeinschaftlichen Vorschriften sollen in Bezug auf die Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände gestärkt werden
- die Änderungen des Anhangs VI des MARPOL-Übereinkommens zur Verringerung der Schwefel- und Stickoxidemissionen von Schiffen sollen reibungslos umgesetzt werden
- alternative Möglichkeiten zur Energieversorgung in Häfen, zum Beispiel die Nutzung von an Land erzeugter Elektrizität sowie
- ein europäisches Umweltmanagementsystem für den Seeverkehr soll gefördert werden.

Mit diesen Maßnahmen soll letztlich ein möglichst abfall- und emissionsfreier Seeverkehr erreicht werden. Schleswig-Holstein unterstützt sie ausdrücklich. Die Umsetzung dieser europäischen Prioritäten ist nicht nur notwendig, sondern gerade für das Meeresland Schleswig-Holstein eine große Chance, den Zustand der Meeresumwelt zu verbessern und damit seine maritime Wirtschaft zu stärken. Allerdings sollte eine schnelle Umsetzung nicht auf die europäische Ebene beschränkt bleiben. Schifffahrt ist global, so dass international verbindliche Regelungen stets vorrangig anzustreben sind, um Wettbewerbsnachteile für die europäische Schifffahrt zu vermeiden.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind dabei überwiegend bereits in früheren KOM-Vorlagen erwähnt worden, zum Teil sind die Vorschläge auch noch eher vage. Entsprechend hat der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) in seinen Schlussfolgerungen zur Seeverkehrspolitik der EU bis 2018 vom 30./31. März 2009 (Ratsdok.-Nr. 8176/09, Seite 24 ff.) die KOM aufgefordert, zusammen mit den Mitgliedstaaten und allen relevanten Akteuren so bald wie möglich, auf jeden Fall jedoch spätestens bis Ende 2009, einen detaillierten Fahrplan auszuarbeiten und bis Ende 2013 eine Halbzeitüberprüfung der Verwirklichung der Europäischen Seeverkehrspolitik durchzuführen.

Die von der KOM dargelegten Absichten könnten folgende Auswirkungen auf die maritime Wirtschaft in SH haben:

Wettbewerbsfähigkeit

SH könnte von einer europäischen Politik profitieren, die der Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Seetransports dient, der nach einer langen Phase des Wachstums in Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise seit Ende 2008 erhebliche Einbrüche erlitten hat. Auch im schleswig-holsteinischen Seeverkehr ist nach Rekordergebnissen in der erste Hälfte des Jahres 2008 aufgrund der weltweiten Konjunkturflaute seit Ende des Jahres 2008 eine deutliche Abschwächung des Seegüterumschlags zu verzeichnen (Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und SH).

Höhere Standards im Umweltschutz, in der Ausbildung und in der Attraktivität seemännischer Berufe stellen zwar zunächst Kostenfaktoren dar, können jedoch insbesondere mit wieder zunehmender Leistungsfähigkeit der Schifffahrt derartige Standards zu einem Standortvorteil werden. Es wird sich zeigen, dass derjenige die bessere Marktposition einnimmt, der sich frühzeitig auf neue Anforderungen einstellt. Denn es liegt im Interesse der Reeder, nicht mit Kosten belastet zu werden, die auf

die Eigner der weniger umweltverträglichen Schiffe zukommen, und es liegt ebenso in ihrem Interesse, gut ausgebildetes Personal nicht nur zu bekommen, sondern auch über möglichst viele Jahre aktiv auf See einzusetzen.

Schließlich darf nicht vergessen werden, dass technische Innovation immer auch eine Chance für die in Forschung und Entwicklung tätigen Firmen bietet, und auch die in Schleswig-Holstein ansässigen Einrichtungen und Unternehmen der maritimen Wirtschaft werden an diesem Wettbewerb der Ideen - und marktreifen Produkte - erfolgreich teilnehmen.

Als Küstenregion könnte SH von dem geplanten „europäischen Seeverkehrsraum ohne Grenzen“ und weiteren Investitionen in Häfen, Seeverkehrsnetze und Hinterlandanbindungen profitieren. Der Abbau der Barrieren, die im grenzüberschreitenden Seeverkehr noch bestehen, im Landverkehr aber bereits abgeschafft wurden, ist geeignet, Wettbewerbsnachteile des Seeverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern abzubauen. Auch die angekündigte Thematisierung der Passagierrechte in Fähr- und Kreuzfahrtdiensten durch Förderung einer Qualitätskampagne ist für Schleswig-Holstein relevant.

Seeverkehrsberufe

Die KOM will die Attraktivität von Seeverkehrsberufen durch geeignete Maßnahmen hervorheben. Von besonderer Bedeutung für Schleswig-Holstein ist die maritime Ausbildung. Das Land ist mit der Fachhochschule Flensburg, der Fachschule für Seefahrt in Flensburg und der Schleswig-Holsteinischen Seemannsschule (SHS) in Lübeck-Travemünde bei der Ausbildung im maritimen Bereich bereits sehr gut aufgestellt.

Die KOM betont in ihrer Mitteilung, dass bei der Ausbildung und der beruflichen Befähigung der Besatzungen hohe Standards gewahrt werden müssen. Unter anderem erwägt sie die Errichtung eines Netzes von Exzellenzzentren für maritime Ausbildung in Europa (europäische Marineakademie).

Die im EU-Strategiepapier genannten Forderungen und Vorschläge erscheinen als der richtige Weg, dem Mangel an Fachleuten in der Seefahrt entgegenzuwirken, die Qualität der Ausbildung zu steigern

Aufgabe der **Länder** ist es hierbei für hinreichend Ausbildungsplätze in der theoretischen seemännischen Ausbildung zu sorgen. Dies betrifft in Schleswig-Holstein Schulungsplätze an der Schleswig-Holsteinischen Seemannsschule in Lübeck-Travemünde für Schiffsmechanikerinnen und Schiffsmechaniker sowie für angehende Schiffsoffizierinnen und Schiffsoffiziere an der Fachschule für Seefahrt in Flensburg sowie Studienplätze an der Fachhochschule Flensburg. Da es gerade im Bereich der nautischen Offiziersausbildung einen hohen Bedarf gibt, aber Mitte des laufenden Jahrzehnts die Studienplätze in den ausbildenden Küstenländern nicht ausreichen, haben die Küstenländer im Rahmen der 5. Nationalen Maritimen Konferenz im Dezember 2006 in Hamburg vereinbart, die Kapazitäten in diesem Bereich auszubauen. Der VDR unterstützt diese Aktion mit einer jährlichen Bezuschussung über 250 T€ von 2007 – 2009 jeweils für die ausbildenden Länder Bremen, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein. Gegenüber dem Schul- und Studien-

jahr 2005/06, das als Basisjahr der Vereinbarungen mit dem VDR festgelegt wurde, konnten mithin 193 zusätzliche Studien- und Fachschulplätze für die Fachrichtung Nautik geschaffen werden, die jährlich als zusätzliche Studienmöglichkeiten bedarfsorientiert bereit stehen. Im Zuge dieser Maßnahme wurde an der Fachhochschule Flensburg zum WS 2007/08 erstmalig ein grundständiger Studiengang „Seeverkehr, Nautik und Logistik“ mit 40 Anfängerplätzen eingerichtet.

Im Rahmen der Fortschreibung des seit dem Jahre 2000 zwischen dem Bund, den Küstenländern, ver.di und dem VDR abgeschlossenen „Maritimen Bündnis“ haben sich die Länder im Rahmen der 6. Nationalen Maritimen Konferenz im März 2009 in Rostock verpflichtet, die seefahrtsbezogenen Ausbildungs- und Studiengänge weiter zu entwickeln und dabei ihr Augenmerk insbesondere auf

- die Qualität der Aus- und Weiterbildung,
- die nachhaltige Sicherung der bedarfsorientierten Ausbildungskapazitäten,
- die angemessene Information und Beratung in den seemännischen Ausbildungsberufen,
- die Stärkung der Internationalisierung durch engere Zusammenarbeit mit ausländischen Ausbildungsstätten

zu richten.

An der Umsetzung dieser Ziele arbeiten die Küstenländer gemeinsam in der Ständigen Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrtbildungswesen (StAK), in der auch der Bund und die genannten Tarifpartner Gaststatus haben.

Zur Sicherung der Ausbildung gehört aber auch der Part der Reeder, die einerseits hinreichend Praktikumsplätze an Bord für die Interessentinnen und Interessenten bereitstellen müssen, aber auch den Absolventinnen und Absolventen die Chance geben müssen, ihre Patente nach den Bestimmungen der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung „ausfahren“ zu können.

Auf dem Gebiet der Weiterbildung finden vor allem am Institut für Schiffsbetriebsforschung der Fachhochschule Flensburg zahlreiche Veranstaltungen auch für eine internationale Klientel statt. Dies soll in einem zukünftig einzurichtenden Maritimen Ausbildungszentrum (Fachhochschule Flensburg und Fachschule für Seefahrt Flensburg) gebündelt werden. In Vorbereitung ist auch die gesetzlich vorgeschriebene Fort- und Weiterbildung der Lotsen der Brüderschaft NOK II (Kiel/Lübeck/Flensburg) an dem neuen Schiffsführungssimulator der Fachhochschule Flensburg.

Daneben sind in Teilbereichen

- der **Bund** als umsetzende Stelle für Bestimmungen des Seeverkehrs, der Umsetzung des Internationalen Seearbeitsübereinkommens 2006 und der Bestimmungen für die seefahrtsbezogene Ausbildung (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)) und Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung sowie die
- **Tarifpartner** (z.B. Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) und der Verband Deutscher Reeder (VDR)) u. a. für die Imageverbesserung der Seefahrt und die Werbung für das Ergreifen seemännischer Berufe

gefordert.

Schleswig-Holstein begrüßt die Förderung der Nachwuchsgewinnung für Berufe in der Seeschifffahrt. Ein Mangel an Fachleuten, Offizieren (Nautik und Schiffsbetriebstechnik) und Mannschaften würde die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft gefährden. Seeschifffahrt genießt in Deutschland einen guten Ruf. Berufe in dem weltweit wachsenden Wirtschaftszweig Seeschifffahrt haben Zukunft. Sie bieten ausgezeichnete Karrierechancen und ein weites Einsatzspektrum an Bord als auch in der maritimen Verbundwirtschaft an Land. Dieses sollte verstärkt im Rahmen von Image-Kampagnen für das Ergreifen seefahrtsbezogener Berufe stärker hervorgehoben werden. Die Haltung der Europäischen Union, das ILO-Seearbeitsübereinkommen (2006) unverzüglich umzusetzen, wird von der Landesregierung geteilt.

Über die Entwicklung von europäischen Postgraduiertenstudiengängen für maritime Berufe („Exzellenz-Befähigungszeugnisse für Seeleute“) sollten zunächst die Küstenländer gemeinsam in der StAK befinden. Sollte es sich hierbei um eine freiwillige Weiterbildungsmöglichkeit handeln, damit der „individuelle“ Seemann für sich ein noch höheres Fachwissen erwirbt, so stünde diesem Vorschlag nichts entgegen. Ist jedoch daran gedacht, über diesen Weg europäische Standards, die von internationalen Normen abweichen, zu schaffen und irgendwann verpflichtend einzuführen, wäre dies nicht akzeptabel. Die europäische Schifffahrt muss im internationalen Wettbewerb bestehen können; abweichende europäische Standards würden europäische Unternehmen stark benachteiligen.

Die Fachhochschule Flensburg betreibt bereits eine Kooperation z.B. zum Dozentenaustausch in Europa mit der Maritime University Szczecin, Polen. Das Feld der Kooperationen kann ausgedehnt werden.

Steuerbefreiung von Landstrom

In der Mitteilung wird im Zusammenhang mit dem Qualitätsniveau im Seeverkehr und dem damit verbundenen Wettbewerbsvorteil als eine der Prioritäten auch die Förderung alternativer Möglichkeiten der Energieversorgung in Häfen benannt. Die Nutzung von an Land erzeugter Elektrizität wird als Beispiel angeführt. Es wurde angekündigt, im Rahmen der anstehenden Überarbeitung der Energiebesteuerungs-RL als ersten Schritt eine zeitlich begrenzte Steuerbefreiung für an Land erzeugte Elektrizität vorzuschlagen. Darüber hinaus soll ein umfassender Rahmen mit Anreizen und Regelungen ausgearbeitet werden. Die von der KOM ursprünglich für den 1. April 2009 angekündigte Revision der Energiebesteuerungs-RL ist allerdings zwischenzeitlich ausgesetzt worden. Die Landesregierung hat sich in den letzten Jahren mehrfach – öffentlich ebenso wie gegenüber dem Bundesministerium der Finanzen (BMF) und KOM – für eine Steuerbefreiung von Landstrom eingesetzt. Eine Steuerbefreiung von Landstrom liegt im besonderen Interesse Schleswig-Holsteins, weil Schleswig-Holstein mit dem Entwicklungsprojekt „Landstromanschluss für Schiffe“ in Lübeck unter Leitung der Stadtwerke Lübeck eine führende Position in Europa eingenommen hat. Eine Steuerbefreiung könnte die Nutzung von Landstrom noch attraktiver machen. Über einen Antrag des BMF aus dem Februar 2008 bei der KOM auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung für die Stromsteuerbefreiung von Landstrom nach der bisher geltenden Energiesteuerrichtlinie ist bisher nicht entschieden worden.

Für bzw. wider eine Landstromversorgung der Schiffe gibt es viele Argumente. Grundsätzlich ist die Stromversorgung aber für Schiffe, die lange im Hafen liegen und entsprechend ausgerüstet sind, geeignet, die Emissionen zu senken. Allerdings ist dieser Weg keine Lösung für das Emissionsproblem auf hoher See und in der Revierfahrt.

Forschung und Innovation

Die KOM ist der Ansicht, dass die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Unternehmen in Europa in großem Umfang von Forschungs- und Innovationsmaßnahmen abhängt, die weiter angeregt werden müssten. Im Seeverkehr bestehe etwa erhebliches Potenzial für die Verbesserung der Energieeffizienz von Schiffen, Verringerung der Umweltbelastung, Minimierung des Unfallrisikos und Verbesserung der Lebensqualität auf See. In SH gibt es bereits diverse Projekte von Unternehmen und Forschungseinrichtungen in diesem Bereich, die von weiteren Forschungs- und Innovationsprogrammen der EU profitieren dürften. Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang auch das Leuchtturmprojekt e4ships. Dieses soll die Funktionsfähigkeit von Brennstoffzellen in der Bordenergieversorgung von Schiffen unter Alltagsbedingungen nachweisen. Brennstoffzellen wird zukünftig ein deutlicher Beitrag zur Reduzierung von Emissionen zugemessen. An dem Projekt e4ships beteiligen sich auch in Schleswig-Holstein tätige Unternehmen wie die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft, ThyssenKrupp Marine Systems und Imtech Marine Germany

Nach der **Potenzialanalyse Maritime Wirtschaft 2007** erwirtschaften die Sektoren Seeschifffahrt, Zulieferindustrie und Schiffbau über 80% des Umsatzes der gesamten maritimen Branche in Schleswig-Holstein (rund 6,8 Milliarden in 2006).

An der Erarbeitung des **Masterplans Maritime Technologien Schleswig-Holstein** haben 2006/2007 Unternehmen und wissenschaftliche Einrichtungen aus den Sektoren

- Schiffbau
- Zulieferindustrie
- Hafenwirtschaft, Maritime Logistik

maßgeblich mitgearbeitet.

Ermittelt wurde der Bedarf an Forschung und Entwicklung (F&E) für die kommenden Jahre. Als wichtigste Querschnittstechnologien der Branche wurden beschrieben:

- Informations- und Kommunikations-Technologien
- Energietechnologien
- Umwelttechnologien
- Sicherheitstechnik

Festgestellt wurde folgender wichtiger F&E-Bedarf:

- Energieeffiziente und emissionsarme Antriebssysteme
- Elektrische Fähranlagen mit höherem Wirkungsgrad
- Schiffskläranlagen (Water and Waste Water Treatment)
- Ballastwassermanagementsysteme
- Integrierte und kabellose Brückensysteme
- Simulationssysteme für Hafenanlagen, Meerestechnik und Schiffbau
- Condition-Monitoring und maritime Überwachungssysteme

Die schleswig-holsteinischen Unternehmen und Forschungseinrichtungen haben den unter den Punkten 4.1, 4.2., 4.4 der Europäischen Strategie für die Seeverkehrspolitik aufgezeigten Bedarf schon vor Ende 2006 gesehen und größtenteils ihre Produktentwicklungsstrategie daran ausgerichtet. In den Bereichen Umweltfreundlichkeit, Energieeffizienz und Schiffssicherheit sind die über etwa 220 Unternehmen der drei Sektoren mit ihren rund 22.000 Mitarbeitern gut aufgestellt. Die Information über anstehende Regularien der IMO und der EU erreicht die Unternehmen über die verschiedenen Verbände (VDMA, VSM, GMT; VDR), die Behörden und Zertifizierungsgesellschaften und durch das maritime Clustermanagement Schleswig-Holstein.

Für das technologisch sehr komplexe Projekt Ballastwassermanagementsysteme hat das Wirtschaftsministerium gemeinsam mit der WTSH im September 2007 einen Förderwettbewerb ausgelobt. Ein Konsortium von Unternehmen und der Fachhochschule Flensburg hat sich als Verbundprojekt beworben und beabsichtigt mit Landes- und EU-Mitteln ein innovatives Ballastwassermanagementsystem zu entwickeln.

Soweit Vorschriften in den Bereichen Umweltschutz, Energieeffizienz und Sicherheit einen neuen Markt eröffnen und die EU so als Impulsgeber für die technologische Entwicklung und ggf. als Projektförderer auftritt, können die kleinen und mittleren Unternehmen der maritimen Wirtschaft in Schleswig-Holstein davon profitieren.

2. Maßnahmen der Landesregierung zur Umsetzung der Strategie in Schleswig-Holstein

Die Maßnahmen, die Schleswig-Holstein im Bereich Humanressourcen und maritimes Fachwissen durchführt, wurden bereits im vorangegangenen Abschnitt zur Bedeutung der Seeverkehrspolitik der EU dargestellt. Die von der EU geforderte dauerhafte Leistungsfähigkeit des Seeverkehrssystems der EU kann jedoch nicht allein durch einen verbesserten rechtlichen Rahmen und ein höheres Qualitätsniveau bei Arbeitsbedingungen und ökologischer Verträglichkeit des Seeverkehrs erreicht werden. Grundlage eines funktionierenden Seeverkehrs sind auch die Häfen, ihre seewärtigen Zufahrten und die Hinterlandanbindungen.

Schleswig-Holstein unterstützt deshalb den bedarfsgerechten Ausbau der seewärtigen Zufahrten zu den großen Häfen (Elbvertiefung), der Wasserverkehrswege (insbesondere Nord-Ostsee-Kanal und Elbe-Lübeck-Kanal) sowie der Anbindungen an das Straßen- und Gleisnetz. Außerdem werden Projekte wie der neue Hafen in Osterönfeld so mit Fördermitteln ausgestattet, dass die Voraussetzungen für einen leistungs- und wettbewerbsgerechten Betrieb der deutschen Seehäfen geschaffen bzw. sichergestellt werden.

Mit der Förderung verfolgt die Landesregierung im Bereich der Häfen die Ziele,

- die wirtschaftliche Nutzung der Häfen als Bestandteil der öffentlichen Infrastruktur und damit die Anbindung der gewerblichen Wirtschaft an den Seeverkehr zu verbessern,
- die Inanspruchnahme der Häfen durch den Güter- und Personenverkehr langfristig zu erhöhen und

- die Häfen in die Lage zu versetzen, ihre Leistungsfähigkeit im Wettbewerb zu erhalten und zu stärken sowie die mittel- und langfristig zunehmenden Verkehre aufzunehmen.

Zu diesem Zweck werden die Förderinstrumente und Fördermittel möglichst umfassend gerade in der derzeitigen Krisensituation eingesetzt, um nicht nur einen Beitrag zur konjunkturellen Erholung zu leisten, sondern die Häfen und damit den Verkehrsträger Schifffahrt für die Zeit nach der Wirtschaftskrise zu stärken.

Schleswig-Holstein ist wie kein anderes Bundesland von einer intakten Meeresumwelt abhängig. Durch seine mehr als 1000 km langen Küstenstreifen und damit assoziierten Strände, Badegewässer und Ausflugsziele spielt der Tourismus eine große wirtschaftliche Rolle. Ein überwiegender Teil der schleswig-holsteinischen Bruttowertschöpfung wird in diesem Wirtschaftszweig erarbeitet. Hier steht Schleswig-Holstein aber auch im Wettbewerb mit anderen Küstenländern, insbesondere Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen. Um die hohe Wirtschaftskraft dieser Branche aufrechtzuerhalten, sind gesunde und produktive marine Ökosysteme unabdingbare Voraussetzung. Schleswig-Holstein wird sich daher nachdrücklich dafür einsetzen, dass gerade die Handlungsprioritäten „Steigerung der Umweltverträglichkeit des Seeverkehrs“ und Erreichung des guten Umweltzustands nach EG-Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie zügig umgesetzt werden. Schleswig-Holstein ist derzeit Vorsitzland in den wesentlichen für diese Richtlinie zuständigen Gremien und damit maßgeblich an deren nationaler Umsetzung beteiligt.

Darüber hinaus hat Schleswig-Holstein im Mai 2008 seinen maritimen Aktionsplan vorgelegt (vgl. Drs.16/2113 vom 05. Juni 2008). Er wurde in Kooperation mit allen betroffenen Ressorts erarbeitet und stellt den ersten integrierten Aktionsplan eines Bundeslandes zur Umsetzung der EG-Meerespolitik einschließlich des Seeverkehrs dar.

Darüber hinaus setzt Schleswig-Holstein nachstehend aufgeführte Maßnahmen um:

Hafenauffangeinrichtungen

Mit der Einführung der Hafensenstungsverordnung¹ und der damit eröffneten Möglichkeit, Schiffsabfall kostenneutral in Hafenauffangeinrichtungen entsorgen zu können, ist ein wichtiger Schritt unternommen worden, um dem Anreiz einer Verklappung des Abfalls auf See entgegen zu wirken. Die Schiffsentsorgung läuft in Schleswig-Holstein wie auch in den anderen Küstenländern problemlos.

Schwefeldioxidemissionen

Grenzwerte für den Schwefelgehalt von bestimmten flüssigen Kraft- und Brennstoffen werden in der Dritten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Kraft- und Brennstoffe - 3. BImSchV), mit der die EU-Richtlinie 1999/32/EG² umgesetzt wurde,

¹ Umsetzung der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände, (ABl. EG Nr. L 332 S. 81).

² Umsetzung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates vom 26. April 1999 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe und zur Änderung der Richtlinie

festgesetzt und das Inverkehrbringen der Kraftstoffe überwacht. In Schleswig-Holstein werden die Vorgaben der EU³ über eine Änderung der Hafenverordnung, die sich zurzeit im Abstimmungsverfahren befindet, umgesetzt. So dürfen ab dem 01. Januar 2010 auf Schiffen, die am Liegeplatz festgemacht sind, keine Kraftstoffe mehr verwendet werden, deren Schwefelgehalt 0,1 Massenhundertteile überschreitet. Die Senkungen weiterer Schadstoffgrenzwerte für Schiffskraftstoff im Bereich der Nord- und Ostsee werden in Bundeszuständigkeit umgesetzt. Die International Maritime Organization (IMO) hat beschlossen, den Schwefelgehalt im Schiffstreibstoff auf **Nord- und Ostsee** von derzeit 1,5 Prozent auf 1,0 Prozent bis 2010 und auf 0,1 Prozent bis 2015 zu senken. **Weltweit** soll ab 2012 der Schwefelgehalt von heute 4,5 auf 3,5 Prozent und weiter auf 0,5 Prozent bis 2020 zurückgehen.

Schwefelanteile von 0,5 Prozent oder weniger können nach heutigem Stand der Technik nur durch sog. Destillate erreicht werden, sodass sich der Anteil von Schweröl als Schiffstreibstoff auf längere Sicht automatisch reduzieren wird.

Damit wird ein elementarer Beitrag zum Umwelt- bzw. zum Klimaschutz geleistet werden.

Voraussetzung für eine wirtschaftlich tragbare, weil wettbewerbsneutrale und insgesamt wirksame Regelung ist die weltweite Umstellung der Kraftstoffe.

Allerdings sollte sichergestellt sein, dass durch die Reduzierung des Schwefelgehalts auf 0,1 Prozent in Nord- und Ostsee keine Rückverlagerung von Verkehren auf die Straße bewirkt wird. Diesbezüglich ist das BMVBS mit den Reedern im Gespräch.

Verringerung der Treibhausgasemissionen

Mit dem zunehmenden Güterverkehr sind auch unerwünschte Nebeneffekte verbunden, unter anderem Emissionen von Luftschadstoffen und CO₂. Das System Schiff/Wasserstraße ist vergleichsweise umwelt-, vor allem klimafreundlich und effizient. Der Ausstoß von Treibhausgasen ist im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern gemessen an der Transportleistung niedrig. Allerdings müssen die Schiffsaggregate für die Strom und Wärmeerzeugung auch während der Hafentiegezeiten betrieben werden. Deren Abgase mit Dieselruß, Schwefeldioxid und Stickoxidverbindungen tragen zur Luftverschmutzung bei. Durch die Zunahme des Schiffsverkehrs verschärft sich die Problemlage.

Das Augenmerk der Landesregierung liegt darauf, dass Mobilität nicht auf Kosten der Lebensqualität und der Lebensgrundlagen der heutigen und kommenden Generationen geht. Das heißt: Güterumschlag in den Häfen und daran gebundener Verkehr im Hinterland müssen energiesparender, effizienter, sauberer und nicht zuletzt auch leiser werden. Mit Blick auf die Prognosen über die Verkehrsentwicklung und vor dem Hintergrund der Diskussion über die Auswirkungen des Klimawandels ist es erforderlich, dass Schifffahrt und Häfen ihre noch bestehenden Reduzierungs- und Optimierungsspielräume voll ausschöpfen, ohne dabei wirtschaftliche Aspekte außer Acht zu lassen.

93/12/EWG (ABl. EU Nr. L 121 S.13), geändert durch Richtlinie 2005/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juli 2005 (ABl. EG Nr. L 191, S. 59).

³ siehe Fußnote 2

Die Bereitstellung eines dichten Netzes von leistungsfähigen Häfen, die in der Lage sind, Schiffe aller Größen und Arten abzufertigen, kommt insofern der Umwelt zugute, als so Transportrouten optimiert werden können.

Schifffahrt ist in Bezug auf die transportierte Ladungseinheit das umweltschonendste, sicherste und effektivste Transportmittel. Dennoch sind weitere Maßnahmen zur Emissionsreduzierung zwingend erforderlich. Aus Wettbewerbsgründen sollten die Maßnahmen weltweit gleichartig umgesetzt werden.

Die IMO diskutiert zurzeit Möglichkeiten der Einbeziehung der Schifffahrt in den CO₂-Emissionshandel und hat angekündigt, dass ein rechtsverbindliches Instrument schon 2009 verabschiedet werden soll. Auch in der EU gibt es hierzu Überlegungen.

Die Landesregierung befürwortet ebenso wie der Bund grundsätzlich eine Einbeziehung der Schifffahrt in den Emissionshandel, um auf diese Weise die Anreize für die Nutzung umweltfreundlicher Technologien zu steigern.

Hafengebühren

Hafenbezogene Umweltfragen spielen in der Politik der Länder seit geraumer Zeit eine wichtige Rolle. Ein Aspekt dabei ist das Thema umweltbezogener Hafengebühren.

Die Länder Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Hamburg sind sich einig, dass partiell umweltabhängige Hafengebühren- bzw. -entgelte nur dann eine akzeptable Lenkungswirkung entfalten können, wenn sie flächendeckend - auf Ebene der IMO oder mindestens der Europäischen Union - eingeführt werden. Auch ist zunächst festzulegen, was ein umweltfreundliches Schiff ist. Auf internationaler Ebene wird derzeit der „Environmental Ship Index“ konzipiert, der den Grad der Umweltverschmutzung eines Schiffes abbilden soll und als Grundlage für die Einführung umweltabhängiger Hafengebühren dienen soll. Zeitziel für den Index ist das Jahr 2010.

Hafenstaatkontrolle

Sicherheit, Unfallverhütung und Verhütung von Verschmutzungen sowie die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord lassen sich durch die Verringerung unternormiger Schiffe wirkungsvoll verbessern, wenn Übereinkommen, internationale Codes und Entschlüsse strikt eingehalten werden.

Mit einem einheitlichen Konzept der Mitgliedstaaten für eine wirkungsvolle Durchsetzung der internationalen Normen an Bord der Schiffe gibt es die Möglichkeit, Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

Nicht nur die Verbesserung und Verschärfung der Kontrollen wird nach der neuen EG Richtlinie vorgeschrieben. Auch die Kontrollbehörden müssen über entsprechend qualifiziertes Personal zur Überprüfung der Schiffe verfügen.

Nur damit wird erreicht, dass neben den normalen Schiffskontrollen auch die risikobehafteten Schiffe genaueren Prüfungen in kürzeren Zeiträumen unterzogen werden.

Die Landesregierung begrüßt die Hafenstaatkontrollvereinbarungen, denn nur mit einem effizienten Hafenstaatkontrollsystem besteht die Möglichkeit, die Schiffssicher-

heit, den Umweltschutz auf See und an unseren Küsten sowie die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord zu verbessern.

Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Abwrackens von Schiffen

Die EU-Kommission legte mit dem Grünbuch zum Abwracken von Schiffen in 2007 die grundlegenden Fakten der Schiffsabwrackung weltweit dar und erläuterte die Folgen für die Umwelt und die sozialen Auswirkungen. Danach sollen Schiffe nur noch in sicheren und umweltverträglichen Anlagen abgewrackt werden.

Das Grünbuch der Kommission ist grundsätzlich zu begrüßen, denn die heutige Praxis der Schiffsabwrackung stellt einen der größten Ströme gefährlicher Abfälle der Industriestaaten in die Entwicklungsländer dar.

Allerdings kann nur durch eine internationale Vereinbarung eine wirksame Lösung beim Recycling von Schiffen erreicht werden. Diese internationale Regelung fehlt derzeit noch. Alleingänge der EU Kommission sollten daher vermieden werden.

Die IMO hat im Mai 2009 ein verbindliches Abkommen zum sicheren Schiffsrecycling verabschiedet. Die Regelung befindet sich derzeit im Prozess der Ratifizierung. Sie soll nach derzeitiger Planung in zwei Jahren in Kraft treten.

Inwieweit gerade die klassischen Abwrackländer (Bangladesch, Indien, Pakistan) diese Konvention unterzeichnen ist allerdings fraglich, stehen hier doch tausende von Arbeitsplätzen auf dem Spiel.

Auch wenn „Shiprecycling“ in Schleswig-Holstein keine Rolle spielt, sind die Maßnahmen der IMO für eine weltweite Regelung zu begrüßen, denn nur auf internationaler Ebene kann die Lösung der Problematik erreicht werden. Langfristig muss es zudem darum gehen, das umweltschädliche „Beaching“ (zum Abwracken bestimmte Schiffe auf den Strand setzen) zumindest umweltfreundlicher durchzuführen. Parallel dazu sind die Arbeitsbedingungen der dort Beschäftigten zu verbessern.

Seeverkehrssicherheit

a) Erika III - Paket

Als Folge der Havarien der Tanker „Erika“ in 1999 und „Prestige“ in 2002 in europäischen Küstengewässern hat die EU die sog. Erika I- und Erika II- Maßnahmenpakete verabschiedet.

Zur weiteren Verbesserung der Schiffssicherheit in europäischen Gewässern hat die EU am 11. März 2009 das dritte Maßnahmenpaket für die Seeverkehrssicherheit genehmigt. Das sog. Erika III-Paket ist mit sechs Richtlinien und einer Verordnung das bisher umfassendste Instrumentarium zur Verbesserung der Schiffssicherheit der EU.

Das Paket beinhaltet die

- Richtlinie zur Flaggenstaatkontrolle
- Richtlinie Klassifikationsgesellschaften
- Richtlinie zur Hafenstaatkontrolle
- Schiffsüberwachungs- und Melderichtlinie
- Seeunfall-Untersuchungsrichtlinie
- Richtlinie zur Reederhaftung
- Verordnung über Haftung für Reisende und Gepäck

Verbessert werden die Instrumente für die Überwachung des Verkehrs an den europäischen Küsten. Das System SafeSeaNet wird von nun an die alleinige Plattform für den elektronischen Austausch von Seeverkehrsinformationen zwischen den Mitgliedstaaten sein. Für die Fernüberwachung von Schiffen wird ein europäisches Zentrum eingerichtet.

Ein Informations- und Analysesystem für Seenotfälle soll helfen, Lehren aus schweren Unfällen zu ziehen. Die Untersuchungen im Anschluss an Unfälle werden mit Hilfe einer gemeinsamen Datenbank geführt. Schiffe, die EU-Häfen anlaufen, sollen künftig strengen Versicherungsanforderungen unterliegen (Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die zivilrechtliche Haftung und die Sicherheitsleitungen von Schiffseignern, wobei die international gültigen Bestimmungen des IMO-Haftungsübereinkommens eingehalten werden müssen. Mit diesen Maßnahmen sollen noch bestehende Schwachstellen im Bereich der Schiffssicherheit geschlossen werden..

Mit Unterstützung der Küstenländer (und damit auch Schleswig-Holstein) hat die Bundesrepublik dazu beigetragen, dass in Europa Vorschriften geschaffen wurden, die Schiffsunfälle wie die der „Erika“ oder „Prestige“ verhindern bzw. die Folgen abmildern können.

b) Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (European Maritime Safety Agency (EMSA))

Die EMSA wurde als Reaktion auf den Untergang des Tankers „Erika“ eingerichtet. Sie nahm ihre Arbeit im Jahr 2002 in Brüssel auf und hat seit 2006 ihren Sitz in Lissabon. Aufgaben der EMSA sind u. a.

- Beratung der EU-Kommission bei Fragen der Sicherheit des Schiffsverkehrs
- Beratung der EU im Bereich der Verhütung von Meeresverschmutzungen
- Überwachung von Maßnahmen durch Inspektionen in den Mitgliedstaaten
- Aktualisierung von Rechtsakten

Aktive Unterstützung leistet die EMSA u. a. auch im Bereich von Hafenstaatkontrollen, Untersuchung von Seeunfällen, Einsatz von Ölbekämpfungsschiffen und Hilfschiffen (Notschlepper), Verbesserung der Ausbildung von Seeleuten und der Einrichtung des Europäischen Informationssystems für den Schiffsverkehr.

Mit diesen Maßnahmen wird die Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten zur gemeinsamen Verbesserung der Schiffssicherheit gefördert.

c) Gefahrenabwehr im Seeverkehr (ISPS – Code)

Als Folge des terroristischen Anschlages vom 11. September 2001 hat die IMO auf Druck der USA ein Maßnahmenpaket zum Schutz vor terroristischen Anschlägen verabschiedet.

Bestandteil dieses Maßnahmenpaketes ist der Internationale Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code).

Die Bestimmungen dieses Codes sind am 01. Juli 2004 international in Kraft getreten und auf Schiffe und Hafenanlagen im internationalen Verkehr anzuwenden.

Auf europäischer Ebene wurden der ISPS-Code und die entsprechende EU-Verordnung (Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen) für alle EG-Mitgliedstaaten verbindlich eingeführt. Die EU-Verordnung ist am 19. Mai 2004 in Kraft getreten.

Während für die Umsetzung der schiffahrtsbezogenen ISPS - Regelungen der Bund zuständig ist, sind die Länder für die Sicherung der Hafenanlagen gemäß ISPS-Code zuständig. Die Schleswig-Holsteinischen Häfen haben die Vorgaben des ISPS-Codes erfüllt und verfügen über entsprechend gesicherte Hafenanlagen für Fracht- wie auch Fahrgastschiffahrt im internationalen Verkehr.

Ergänzt wird das maritime Sicherheitssystem zum Schutz vor äußeren Gefahren durch die Vorgaben der Richtlinie 2005/65/EG zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen. Danach haben die MS in Häfen mit ISPS-Anlagen ein übergreifendes System zur Gefahrenabwehr u. a. mit Risikobewertungen und Plänen zur Gefahrenabwehr einzurichten. Der Ansatz führt über die einzelnen Hafenanlagen hinaus und betrifft jeweils das gesamte Hafengebiet. In Schleswig-Holstein ist die Umsetzung dieser Maßnahmen mit der Neufassung des Hafensicherheitsgesetzes vom 07. Januar 2008 erfolgt.

d) Piraterie

Die Piratenüberfälle auf Handelsschiffe entlang der Schifffahrtsrouten am Horn von Afrika, speziell vor der somalischen Küste, stellen eine zunehmende und nicht zu unterschätzende Gefahr für die Sicherheit des Welthandels und speziell für das Leben der Besatzungen an Bord der Schiffe dar.

In der Vergangenheit waren von den Überfällen auch Schiffe deutscher Reeder (u.a. auch ein schleswig-holsteinischer Reeder) betroffen.

Auch seitens der Landesregierung wird zum Erhalt der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sowie zum Schutz der Besatzungen, Passagiere und der Schiffe am Horn von Afrika der Einsatz der deutsche Marine beim Kampf gegen die Piraterie befürwortet.

e) Seeüberwachung

Zur Verbesserung und Vereinheitlichung von Meldestrukturen in der Schifffahrt wurden in den vergangenen Jahren die Vorschriften für Überwachungs- und Informationssysteme (z. B. Gefahrgutmeldesysteme, Schiffsidentifikation, Melde- und Alarmierungssysteme zum Schutz gegen terroristische oder Piraterieangriffe) erweitert.

Geregelt werden neben den schon lange in Betrieb befindlichen AIS- und Blackbox-Systemen die Meldeverfahren für den Gefahrguttransport (EU-Informationssystem für Seeverkehr - SafeSeaNet -), das Identifikationssystem für Schiffe auf See (LRIT) sowie Meldesysteme im Zusammenhang mit dem ISPS-Code.

Nach der Richtlinie müssen die Küstenstaaten in der Lage sein, Informationen, die sie im Rahmen der Seeverkehrsüberwachung vor ihren Küsten erfassen, untereinander auszutauschen. So umfasst SafeSeaNet ein Netz zum Datenaustausch über die Schiffe und ihre Ladungen.

Durch die Einbindung der Häfen (in Schleswig-Holstein Kiel, Lübeck und Brunsbüttel) in das SafeSeaNet-Meldesystem ist eine gute Überwachung der Schifffahrt beim Gefahrguttransport auf den deutschen Revieren und vor den Küsten gewährleistet.

Ein vereinheitlichtes Überwachungsverfahren erleichtert im Schadensfall den Küstenbehörden einen umfassenden Zugang zu den erforderlichen Informationen, um dann gezielte Abwehr- bzw. Schutzmaßnahmen ergreifen zu können. Dies ist für Schleswig-Holstein mit seinen z. T. sensiblen Küstenregionen ein wichtiger Faktor und Beitrag zum Umweltschutz.

Die Überwachung der Schifffahrt durch diese Maßnahmen ermöglicht darüber hinaus schnelle Hilfe für Schiffe, die einen Nothafen anlaufen müssen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat im Rahmen des Projekts „Maritime Notfallvorsorge“ in der Arbeitsgruppe „Sicherheit des Schiffsbetriebes“ eine umfassende Richtlinie für die Zuweisung eines Notliegeplatzes im Rahmen der Maritimen Notfallvorsorge gemeinsam mit den Küstenländern erarbeitet. Zusammen mit den Hafenbehörden hat das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein eine Liste erarbeitet, die dem Havariekommando (HK) als Entscheidungshilfe bei der Suche nach einem Nothafen dient.

Energieversorgungssicherheit

Die deutschen Seehäfen werden zur Versorgung mit Rohöl und Gas laufend von Öl- oder Gastankern angelaufen. In Schleswig-Holstein ist die Hafengruppe Brunsbüttel neben dem Umschlag von Stückgut, Schwergut und Massengut zentraler Umschlagshafen für Rohöl, Produkten aus Rohöl sowie Chemikalien. Die Hafengruppe wird regelmäßig von Rohöl-, Gas- und Chemikaliertankern angelaufen. Daneben findet im Elbehafen Kohleumschlag statt, der mit der Ansiedlung moderner Steinkohlekraftwerke im Industriegebiet Brunsbüttel noch zunehmen wird. Das Küstenland Schleswig-Holstein leistet damit bereits heute und künftig noch zunehmend einen wichtigen Beitrag zur Versorgungssicherheit mit diesen Rohstoffen und Produkten.

In diesem Zusammenhang ist aber auch die Schiffssicherheit ein prioritäres Thema. Ein größerer Schadstoffunfall vor den Küsten (Schleswig-Holsteins) wäre nicht nur eine Jahrhundertkatastrophe für Land und Leute, für Tourismus, Meeresumwelt und Küstenwirtschaft, sondern ein nachhaltiger Imageschaden für die Maritime Wirtschaft.

Während Gastanker auf Grund ihrer Bauart über ein Tanksystem verfügen, bei dem die Ladung (Flüssiggas) nicht in direkten Kontakt mit der Außenhaut des Schiffes kommt, sondern in speziellen Tanks transportiert wird, waren Rohöltanker bis auf sehr wenige Ausnahmen als „Einhüllenschiffe“ in Fahrt, d. h. die Ladungstanks wurden wasserseitig lediglich durch die Bordwand begrenzt.

Bei Schäden an der Bordwand eines Einhüllentankers tritt das Rohöl aus dem Tank direkt in das Wasser aus und kann zu großen Umweltverschmutzungen führen.

Auf Veranlassung der EU wurde weltweit ab 2003 mit einer beschleunigten Ausmusterung der unsicheren Einhüllentankschiffe begonnen. Mit dieser Verordnung sowie der MARPOL Regel 13 G der IMO zur Ausphasung der alten Einhüllentanker bis

2010 wurde ein erhebliches Maß an zusätzlicher Sicherheit auf See und in europäischen Gewässern geschaffen. Der Einsatz von Doppelhüllentankern ist ein wichtiger Schritt zur Verbesserung der Schiffssicherheit auch vor den Küsten Schleswig-Holsteins.

Um sichere Transporte mit Flüssigladungen zu gewährleisten sind für die Einsätze und den Betrieb von Tankern u. a. folgende Kriterien wichtig:

- Einsatz von qualitativ hochwertigen Schiffen
- Gründliche Wartung des Schiffes
- Erweiterte Hafenstaatkontrollen
- Erhöhte Verantwortung für Klassifikationsgesellschaften
- Genaue Überprüfung durch den Flaggenstaat
- Gewährleistung der Schiffssicherheit
- Gut ausgebildete Besatzung (auch speziell für die Tankerfahrt)
- Besondere Verantwortung der Reedereien
- Prüfung der gecharterten Schiffe durch die Ölfirmen

Zusammenarbeit auf internationaler Ebene

In diesem Bereich werden Zuständigkeiten angesprochen, die im Wesentlichen dem Bund zufallen.

Die Überlegungen der Kommission, der EU eine größere Rolle in der IMO einzuräumen, sollten differenziert betrachtet werden. Der Vorschlag der Kommission, wenn nicht die Vollmitgliedschaft, so doch zumindest offiziellen Beobachterstatus anzustreben, kann nur als Etappenziel zu eben einer Vollmitgliedschaft gesehen werden. Der direkte Weg, die EU mit Sitz und Stimmen als Vertragspartei in der IMO zu etablieren, würde die bisherige Präsenz und Position der Mitgliedstaaten in der IMO schwächen. Die Gemeinschaft sollte sich darauf konzentrieren und beschränken, die Arbeit der Mitgliedstaaten in der IMO wie schon heute zu koordinieren und die Umsetzung der internationalen Übereinkommen zu unterstützen und zu forcieren. Das gegenwärtige Verfahren hat sich bewährt und gewährleistet, dass im Rahmen des Subsidiaritätsprinzips die hohe Fachkompetenz der Mitgliedstaaten unmittelbar in die IMO eingebracht wird und sollte beibehalten werden.

3. Der Zusammenhang der europäischen Strategie für den Seeverkehr in Verbindung mit der Umsetzung des nationalen Aktionsplanes Meerespolitik

Die „Leitlinien für einen Entwicklungsplan Meer im Rahmen einer integrierten deutschen Meerespolitik“ sind vom Bundeskabinett am 01. April 2009 verabschiedet worden. Im Beschluss des Kabinetts heißt es weiter, dass der BMVBS gebeten wird, den „Entwicklungsplan Meer“ auszuarbeiten und vorzulegen. Ziel des BMVBS ist es, einen ersten Entwurf im Frühherbst 2009 vorzulegen. Die Leitlinien bilden insofern die strategischen Grundlagen für den „Entwicklungsplan Meer“. In diesem Zusammenhang wird Bezug auf die „Nationale Strategie für die nachhaltige Nutzung und den Schutz der Meere“ genommen. Letztere wurde vom Bundesumweltminister am 01. Oktober 2008 vorgelegt und wird auch von Schleswig Holstein als wesentliche Grundlage zur nationalen Umsetzung der Europäischen Meerespolitik angesehen.

Die Strategie für den Seeverkehr – soweit bislang konkret erkennbar - steht mit den Zielen des Nationalen Aktionsplans in Einklang.

4. Folgen der derzeitigen Wirtschafts- und Finanzkrise für die Entwicklung der Hafenvirtschaft in Schleswig-Holstein und für die regionale Umsetzung der Strategie

Die Wirtschafts- und Finanzkrise ist in der Hafenvirtschaft angekommen. Große Häfen leiden besonders unter dem Rückgang der Schiffsanläufe und des Umschlagvolumens, insbesondere wenn sie ihren Schwerpunkt im Containerumschlag haben. Es gibt aber auch positive Meldungen. So konnte der als Universalhafen betriebene Elbehafen in Brunsbüttel im ersten Halbjahr 2009 um 2 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum wachsen. Der Seehafen Kiel hatte im gleichen Zeitraum einen Rückgang im Güterumschlag von 5 Prozent zu verzeichnen. Das sind relativ günstige Zahlen, wenn man sie mit den zweistelligen Einbußen vergleicht, die im vierten Quartal 2008 und im ersten Quartal 2009 auch in schleswig-holsteinischen Häfen zu verzeichnen waren. So ist in Lübeck im ersten Quartal 2009 der Umschlag um 21,5 Prozent eingebrochen. Kurzarbeit war die Folge. Auch wenn aktuelle Meldungen aus Teilbereichen der Hafenvirtschaft verhalten positiv sind, können die negativen Entwicklungen nicht ignoriert werden: Am Container Terminal Lübeck (CTL) brachen in den ersten fünf Monaten des Jahres 2009 die Umschlagsmengen um 70 v. H. auf nur noch 8.000 TEU ein. Die HHLA wird diesen Terminal deshalb aufgeben, die Bahnverkehre zu diesem Terminal einstellen und stattdessen verstärkt Straßentransporte von Containern prüfen.

Bei allen Schwierigkeiten, die die Wirtschafts- und Finanzkrise für die Finanzierung von Projekten bedeutet, darf nicht übersehen werden, dass die öffentliche Hand wie auch die privaten Unternehmen viel dafür tun, Strukturen zu verbessern. So werden zum Beispiel in Brunsbüttel große Anstrengungen unternommen, um den Elbehafen an den künftigen Bedarf der Hafennutzer anzupassen. In Lübeck wird an den notwendigen Investitionen am Skandinavienkai und am Seelandkai festgehalten. Die Landesregierung unterstützt auch weiterhin Projekte, die zu einer Verbesserung der Infrastruktur führen, und nutzt auch im Bereich der Hinterlandanbindung der Seehäfen die zur Verfügung stehenden Förderinstrumente und Fördermittel aus.

Auch wenn einzelne Projekte zeitlich gestreckt werden müssen, verfolgt die Landesregierung mit ihrer Verkehrspolitik weiter die Ziele der

- Verbesserung der Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz
- Stärkung des Kurzstreckenseeverkehres (Ostseeanrainerstaaten, Skandinavien)
- Verlagerung der Verkehre „from road to sea“

Im Einzelnen kann dieses durch folgende Maßnahmen unterstützt werden:

- Die Häfen von Kiel, Lübeck und Brunsbüttel müssen als Kernhäfen für Kreuzfahrten, Container und RoRo-Verkehre und für Massengüter ausgebaut werden

- In Osterrönfeld wird der Windenergiebranche und dem Schwergut verladenden Gewerbe eine leistungsfähige Hafenanlage zur Verfügung gestellt
- Die Zusammenarbeit mit dem Hamburger Hafen muss intensiviert werden.
- Der Nord-Ostsee-Kanal und der Elbe-Lübeck-Kanal müssen dem künftigen Güteraufkommen angepasst werden.

Die Regierungen von Niedersachsen, Hamburg und Schleswig-Holstein haben ein Konzept initiiert, das auf eine Kooperation der Seehäfen an der Unterelbe zielt. Beteiligt sind neben Hamburg die Häfen Cuxhaven und Stade sowie in Schleswig-Holstein Brunsbüttel und Glückstadt. Dieses Hafenkonzept Unterelbe wurde am 21.08.09 in Glückstadt vorgestellt und wird bereits mit Leben gefüllt, wie die schon aufgenommene Zusammenarbeit in technischen Fragen belegt. Auch in schwierigen Zeiten gibt es hier keine Resignation und keinen Stillstand, sondern Schritte hin zu einer besseren, gemeinsamen Positionierung und Vermarktung der Region Unterelbe als vielseitiger und leistungsfähiger Logistikstandort in Norddeutschland.

Auch wenn noch nicht in allen Einzelheiten klar ist, welche konkreten Schritte aus der Strategie abgeleitet werden, kann doch die Gesamtzahl der bereits ergriffenen und der noch in Umsetzung befindlichen Maßnahmen dazu führen, dass die maritime Wirtschaft in Schleswig-Holstein insgesamt gestärkt aus der Wirtschaftskrise hervorgeht.

Schlussbetrachtung

In den vergangenen Jahren haben die zunehmende Globalisierung der Handelsverbindungen, die Entwicklungen im Welthandel und auf den Energiemärkten, der Klimawandel und Bedrohungen der Sicherheit die Bedeutung eines effizienten und umweltverträglichen Seeverkehrs für den Wohlstand Europas und seiner Bürger deutlich gemacht. Da mehr als 90 Prozent. des Welthandels auf dem Seeweg abgewickelt werden, wird der Seeverkehr auch künftig das Rückgrat des internationalen Handels sein. Für die EU, den weltweit wichtigsten Exporteur und zweitgrößten Importeur, bleiben der Seeverkehr und die zugehörigen Dienste von zentraler Bedeutung bei dem Anliegen, die globale Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Unternehmen zu unterstützen.

In Europa ist auch der Kurzstreckenseeverkehr ein zentrales Element der Transportkette, auf das in Tonnenkilometern gerechnet 40 v. H. des innereuropäischen Frachtaufkommens entfallen. Mit jährlich mehr als 400 Millionen über europäische Häfen beförderten Fahrgästen hat der Seeverkehr auch eine direkte Auswirkung auf die Lebensqualität der europäischen Bürger, sei es als Touristen oder als Bewohner von Inseln und Gebieten in Randlage.