



Sachstand

**Maritime Wirtschaft, maritime Sicherheitspolitik und
Bundeswasserstraßen**
Aktuelle Entwicklungen

Maritime Wirtschaft, maritime Sicherheitspolitik und Bundeswasserstraßen
Aktuelle Entwicklungen

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 103/19
Abschluss der Arbeit: 1. November 2019
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Fragestellung	4
2.	Aktuelle Entwicklung der maritimen Wirtschaft in Deutschland und wichtigste Förderprogramme (im Bundeshaushalt 2020)	4
2.1.	Sechster Bericht über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland vom 27. März 2019	4
2.2.	Förder- und Forschungsprogramme im Bereich der maritimen Wirtschaft	5
2.3.	Positionen/Strategie der Bundesregierung im Bereich maritime Wirtschaft/Initiative für eine maritime Strategie der EU	10
3.	Maritime Sicherheitspolitik	11
3.1.	Maritime Sicherheit in der Maritimen Agenda 2025	11
3.2.	Maritime Sicherheit im Neuen Masterplan Maritime Technologien	12
3.3.	Eröffnung des Instituts für den Schutz maritimer Infrastrukturen	13
3.4.	International Symposium on Digital Platforms for Maritime Safety and Security Applications	14
3.5.	Weitere Informationen zur maritimen Sicherheit	14
4.	(Ausbau-)Zustand der Bundeswasserstraßen Elbe, Weser, Ems, Nord-Ostsee-Kanal, Mittellandkanal sowie Hafenhinterlandanbindungen zu den Seehäfen (Straße, Schiene und Binnenwasserstraßen)	15
4.1.	Elbe	15
4.2.	Mittellandkanal	16
4.3.	Nord-Ostsee-Kanal	16
4.4.	Weser	16
4.5.	Außenems	17
4.6.	Hinterlandanbindungen	17

1. Fragestellung

Gefragt wurde nach der aktuellen Entwicklung der maritimen Wirtschafts- und Sicherheitspolitik sowie nach dem (Ausbau-)Zustand der Bundeswasserstraßen Elbe, Weser, Nord-Ostsee-Kanal, Mittellandkanal sowie der Hinterlandanbindungen der Seehäfen (Straße, Schiene und Binnenwasserstraßen). In Bezug auf den Bereich der maritimen Sicherheit beschränkt sich die Darstellung gemäß Zuständigkeit des Fachbereichs WD 5 auf die zivile Sicherheit (zu Aspekten der militärischen Sicherheit siehe die Dokumentation des Fachbereichs WD 2: WD 2 – 3000 – 125/19).

2. Aktuelle Entwicklung der maritimen Wirtschaft in Deutschland und wichtigste Förderprogramme (im Bundeshaushalt 2020)

2.1. Sechster Bericht über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland vom 27. März 2019

Die Bundesregierung gibt in ihrem am 27. März 2019 verabschiedeten **Sechsten Bericht über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland**¹ (Sechster Bericht) einen Überblick über die **Lage der Branche** und die **Maßnahmen der Bundesregierung** in den Bereichen Maritime Wirtschaft. Die Unterrichtung bezieht sich auf die Bereiche Maritime Industrie (Werften und Meerestechnik einschließlich Zulieferindustrie), Seeschifffahrt und -häfen, Klima- und Umweltschutz im Seeverkehr, Offshore-Windenergie sowie Meeresforschung seit 2017. Sie enthält zudem eine Zusammenfassung zur gesamtwirtschaftlichen Bedeutung der maritimen Wirtschaft. Schätzungen gehen von einem Umsatzvolumen von bis zu 50 Milliarden Euro und von bis zu 400.000 Arbeitsplätzen aus, die direkt oder indirekt von der maritimen Wirtschaft abhängig sind.

In der Pressemitteilung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) vom 27. März 2019² wird zu den aktuellen Entwicklungen der Branche u. a. Folgendes ausgeführt:

„Der Bericht zeigt, dass der deutsche Schiffbau auch weiterhin vom anhaltenden Boom im Kreuzfahrtmarkt profitierte. Positive Entwicklungen gab es bei der Exportquote, die 2017 auf 99% gestiegen ist, ebenso wie beim Umsatz der Werften, der rd. 5,9 Milliarden Euro beträgt. Ein leichtes Plus gab es auch bei der Beschäftigung. Die Zahl der Beschäftigten wuchs in Deutschland wieder auf knapp 18.000. Ein leichter Rückgang musste bei den Unternehmen der Offshore- und Schiffbauzulieferindustrie konstatiert werden. Sie erwirtschafteten 2017 einen Umsatz von 10,6 Milliarden Euro (2016: 11,1 Mrd. Euro), dabei war erneut das Auslandsgeschäft mit 74 Prozent von überragender Bedeutung (2016: 78%). Auch 2017 gingen mit fast 40 Prozent am Gesamtumsatz die meisten Ausfuhren in Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR), bei den Drittstaaten folgt Asien mit insgesamt 30 Prozent der Exporte, davon 16 Prozent nach China.“

1 Vgl. Bundestags-Drs. [19/9030](#) vom 29. März 2019.

2 <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2019/20190327-europa-fest-im-blick.html>.

Unter Teil I. des Berichts werden die aktuellen Schwerpunkte der Koordinierung durch den Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft (Maritimer Koordinator), Norbert Brackmann, genannt:

- Technologieführerschaft sichern und ausbauen
- Internationale Wettbewerbsfähigkeit stärken
- Wettbewerbsfähigkeit deutscher Häfen; Infrastrukturausbau sowie Spitzenposition des deutschen Logistikstandortes
- Nachhaltigkeit des Seeverkehrs stärken
- Beitrag maritimer Technologien zur Energiewende
- Maritim 4.0 – Chancen der Digitalisierung nutzen
- Stärkung des maritimen Knowhow am Standort Deutschland
- Weiterentwicklung industrieller Fähigkeiten beim Bau von Marine- und Küstenwachschiffen
- Maritime Europapolitik

Mit den potentiellen Auswirkungen eines Brexit auf Deutschlands maritime Wirtschaft befasst sich die Dokumentation der Wissenschaftlichen Dienste vom 4. März 2019 (WD 5 – 3000 – 023/19): <https://www.bundestag.de/resource/blob/636700/484bb15f5d9037225da1468a7807ae65/WD-5-023-19-pdf-data.pdf>

2.2. Förder- und Forschungsprogramme im Bereich der maritimen Wirtschaft

Die **S. 14 ff. des Sechsten Berichts** befassen sich mit den Förder- und Forschungsprogrammen. Die **Internetseiten des BMWi³** geben einen guten Überblick über die maritimen Förderprogramme des BMWi. Es geht dabei insbesondere um die folgenden Maßnahmen:

- Innovationsförderung

Programm „*Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze*“

Im Entwurf des Bundeshaushalts 2020 (Erläuterungen) steht: „*Die Förderung unterstützt die deutsche Werftindustrie bei der technischen und wirtschaftlichen Risikoabsicherung von im europäischen Schiffbau erstmalig zur Anwendung kommenden Innovationen (z. B. Klimaschutz, Produktivitätssteigerungen). Dadurch soll die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Werftindustrie gestärkt und dazu beigetragen werden, in diesem Bereich Arbeitsplätze neu zu schaffen oder zu erhalten. Die Förderung von Innovationen zugunsten der deutschen Werftindustrie ist eingebettet in die "Maritime Agenda 2025" der Bundesregierung.*“⁴

3 <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Technologie/Schlüsseltechnologien/forschung-entwicklung-innovation-in-der-maritimen-wirtschaft.html>.

4 Vgl. Entwurf des Bundeshaushalts 2020 (Bundestags-Drs. 19/11800), Einzelplan 9, Kapitel 0901, Titel 892 10 - 634: <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/118/1911800.pdf>.

Die entsprechende Förderrichtlinie⁵ ist am 1. Januar 2018 in Kraft getreten und aktuell bis 31. Dezember 2019 befristet.

- Förderung von Forschung und Entwicklung

Mit der **Maritimen Forschungsstrategie 2025**⁶ hat das BMWi 2018 den Forschungs- und Entwicklungsrahmen für die maritime Wirtschaft neu ausgerichtet. Die Strategie beinhaltet aktuell zwei Fördermaßnahmen: Das „*Maritime Forschungsprogramm*“ und die Förderlinie „*Echtzeittechnologien für die Maritime Sicherheit*“.

Laut der am 1. Januar 2018 in Kraft getretenen Förderbekanntmachung zum **Maritimen Forschungsprogramm**⁷ unterstützt das BMWi Forschungs- und Entwicklungsvorhaben mit einer Anwendung in der maritimen Branche am Standort Deutschland.⁸

Die inhaltlichen Zielstellungen des Programms orientieren sich an **vier Querschnittsthemen**:

- MARITIME.green – Umweltschonende maritime Technologien
- MARITIME.smart – Maritime Digitalisierung und smarte Technologien
- MARITIME.safe – Maritime Sicherheit
- MARITIME.value – Maritime Ressourcen.

Die Anwendungsbereiche liegen typischerweise in den Sparten Schiffstechnik, Produktion maritimer Systeme, Schifffahrt und Meerestechnik.

Anlässlich der Statustagung Maritime Technologien am 13. Dezember 2018 stellte der Maritime Koordinator den *ersten neuen Förderschwerpunkt* „*MARITIME.green Propulsion*“ vor. Ab 2019 sollen verstärkt Projekte gefördert werden, die signifikante Beiträge zur maritimen Energiewende leisten.⁹ Die nächste Statustagung Maritime Technologien findet am 10. Dezember 2019 in Berlin statt.¹⁰

5 https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/P-R/richtlinie-foerderprogramm-innovativer-schiffbau-sichert-wettbewerbsfaehige-arbeitsplaetze.pdf?__blob=publicationFile&v=4.

6 https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Technologie/maritime-forschungsstrategie-2025.pdf?__blob=publicationFile&v=12.

7 https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/B/bekanntmachung-zur-foerderung-von-forschung-entwicklung-und-innovation.pdf?__blob=publicationFile&v=4.

8 Vgl. auch Pressemitteilung des BMWi: <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2017/20171207-neues-maritimes-forschungsprogramm-und-neue-foerderlinie-echtzeittechnologien-fuer-die-maritime-sicherheit.html>.

9 <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Technologie/Schlueseltechnologien/forschung-entwicklung-innovation-in-der-maritimen-wirtschaft.html>.

10 <https://www.ptj.de/projektfoerderung/maritime-forschungsstrategie/statustagung>.

Das BMWi stellte zudem am 17. Januar 2019 auf der MAROS Konferenz (Maritime Robotische Systeme) den zweiten neuen Förderschwerpunkt „*MARITIME.value*“ aus dem maritimen Forschungsprogramm zur Entwicklung von Technologien für die umweltschonende Nutzung maritimer Ressourcen vor.¹¹

Gemäß der am 1. Januar 2018 in Kraft getretenen Förderbekanntmachung zur Förderlinie „*Echtzeittechnologien für die Maritime Sicherheit*“¹² verfolgt das BMWi das Ziel, die Entwicklung innovativer Echtzeittechnologien zur Steigerung der zivilen maritimen Sicherheit in den Bereichen Safety sowie Security zu unterstützen.¹³ Die Bewältigung dieser globalen Herausforderung kann von innovativen Technologien und Lösungen aus breitgefächerten Technologiefeldern profitieren. Beispielsweise kann die globale Satelliteninfrastruktur auf diesem Gebiet neue Perspektiven eröffnen. Durch die Förderung wird ein breites Anwendungsfeld im maritimen Bereich berührt. Zu den bedeutendsten Anwendungen gehören unter anderem:

- Schutz maritimer Infrastrukturen und der dort beschäftigten Menschen
- Überwachung maritimer Gebiete zur Prävention illegaler Aktivitäten
- Schutz und Sicherung der globalen Versorgungskette
- Sicherheit der maritimen Transportsysteme sowie der Seefahrer und Passagiere
- Mariner Umweltschutz durch Beobachtung und Vermeidung von Unfällen.¹⁴

- ERA-NET Cofund MarTERA

Im Haushaltsentwurf 2020 steht dazu: „*Das 2018 neugefasste Maritime Forschungsprogramm zielt darauf ab, durch die gezielte Förderung von innovativen maritimen Technologielösungen und -anwendungen die Innovationskraft der maritimen Branche im internationalen Wettbewerb zu stärken, zukunftsfähige Arbeitsplätze am Standort zu sichern und auszubauen sowie gleichzeitig den Schutz von Klima und Umwelt voranzutreiben. Ein besonderer Fokus liegt auf der Förderung umweltschonender ("green shipping") und smarterer Technologien (maritime Industrie 4.0) sowie umweltschonender meeres technischer Anwendungen und Verfahren zur Sicherung der Rohstoff- und Energieversorgung (u. a. marine Ressourcen und Offshoretechnik). Im Rahmen des*

11 <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Technologie/Schlüsseltechnologien/forschung-entwicklung-innovation-in-der-maritimen-wirtschaft.html>.

12 https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/B/bekanntmachung-echtzeittechnologien-fuer-die-maritime-sicherheit.pdf?__blob=publicationFile&v=2.

13 Vgl. dazu auch Pressemitteilung des BMWi, <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2017/20171207-neues-maritimes-forschungsprogramm-und-neue-foerderlinie-echtzeittechnologien-fuer-die-maritime-sicherheit.html>.

14 <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Technologie/Schlüsseltechnologien/forschung-entwicklung-innovation-in-der-maritimen-wirtschaft.html>.

*Programms beteiligt sich Deutschland an der europäischen Förderinitiative "MarTERA - Maritime and Marine Technologies for a new Era" (ERA-NET Cofund). Die Fördermaßnahmen sind eingebettet in die "Maritime Agenda 2025" der Bundesregierung.*¹⁵

Mit dem bis zum 29. März 2019 laufenden MarTERA Call 2019 förderte (?) das BMWi transnationale Forschungsprojekte in Zusammenarbeit mit Belgien, Frankreich, Irland, Malta, Norwegen, Polen, Rumänien, Spanien, Südafrika, Türkei und Weißrussland insbesondere in den Themenbereichen umweltfreundliche maritime Technologien, neuartige Werk- und Strukturstoffe, Sensorik, Automation, Monitoring, Produktion 4.0 und Safety and security.¹⁶

- Exportkreditgarantien des Bundes

Der Sechste Bericht führt auf S. 16 und 17 wie folgt aus: „Im vergangenen Jahr [2018]¹⁷ wurden durch Exportkreditgarantien des Bundes zivile Schiffsgeschäfte mit einem Volumen von rund 3,2 Milliarden Euro (2017 Schiffbau insgesamt: 2,9 Milliarden Euro) abgesichert. Die Exportkreditgarantien des Bundes haben damit erneut einen wichtigen Beitrag zur Unterstützung der maritimen Wertschöpfung und zur Sicherung von Arbeitsplätzen in der Schiffbauindustrie geleistet. Das Entschädigungsrisiko des Bundes aus sämtlichen übernommenen Schiffsgeschäften belief sich Ende 2018 auf rund 30,8 Milliarden Euro.“¹⁸

- Schiffs-CIRR (Commercial Interest Reference Rate)

Im Sechsten Bericht heißt es hierzu auf S. 17: „Seit 2008 bietet die Bundesregierung für die Finanzierung von Schiffen, die auf deutschen Werften gebaut werden, CIRR-Zinsausgleichsgarantien an. Damit wird den schiffsfinanzierenden Banken eine Festzinssatzoption bereits zum Zeitpunkt des Abschlusses des Bauvertrags (und damit mehrere Jahre vor der Ablieferung des Schiffes) angeboten. Seit Einführung des Schiffs-CIRR-Zinsausgleichssystems wurden bis Ende 2018 insgesamt 147 Schiffsneubauten mit einem Auftragsvolumen von rund 28,3 Milliarden Euro positiv entschieden.“¹⁹

- Erschließung von Auslandsmärkten

Hierzu lautet der Sechste Bericht, S. 17: „Das im Jahr 2012 vom BMWi gestartete Markterschließungsprogramm für kleine und mittlere Unternehmen unterstützt diese dabei, sich auf internati-

15 Vgl. Entwurf des Bundeshaushalts 2020 (Bundestags-Drs. 19/11800), Einzelplan 9, Kapitel 0901, Titel 68312-165. <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/118/1911800.pdf>.

16 <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Technologie/Schluesselforschung-entwicklung-innovation-in-der-maritimen-wirtschaft.html>.

17 Anmerkung durch Verfasser dieses Sachstands.

18 Vgl. Bundestags-Drs. [19/9030](#) vom 29. März 2019.

19 Vgl. Bundestags-Drs. [19/9030](#) vom 29. März 2019.

onalen Märkten zu positionieren. Seit 2016 wird auch der Bereich „Maritime Wirtschaft“ verstärkt gefördert und als gesonderter Branchenschwerpunkt im Rahmen des Markterschließungsprogramms berücksichtigt.“²⁰

- Programm des BMVI zur Förderung innovativer Hafentechnologien

Auf S. 33 des Sechsten Berichts heißt es: „Das (?) BMVI hat daher ein Förderprogramm für die Verbesserung der Hafenlogistik und die Entwicklung innovativer Seehafentechnologien aufgelegt (Innovative Hafentechnologien – IHATEC). Schwerpunkte der Förderrichtlinie sind unter anderem innovative und informationstechnische Konzepte und Systeme zur Steuerung und Abwicklung der Waren- und Fahrgastströme im Hafen, Industrie 4.0, Verbesserung der IT-Sicherheit, Automatisierungsprozesse und Mensch-Technik-Interaktion. Für das Förderprogramm stellt der Bund insgesamt 64 Millionen Euro bereit.“²¹

Am 18. September 2019 fand im BMVI die erste Statuskonferenz des Programms statt.²²

- Programme zur Förderung von Flüssiggas (LNG)

Zur Förderung von Flüssigerdgas in der Schifffahrt wird auf die Dokumentation der Wissenschaftlichen Dienste vom 6. November 2018 (WD 5 – 3000 – 146/18²³) verwiesen. Der Sechste Bericht enthält auf S. 28 Ausführungen zur Förderrichtlinie des BMVI über Zuwendungen für die Aus- und Umrüstung von Seeschiffen zur Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff und das Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie. Die Förderung von LNG-Terminals war im Herbst 2018 Gegenstand einer Kleinen Anfrage²⁴ sowie einer Schriftlichen Frage²⁵ an die Bundesregierung.

Weitere Programme mit maritimen Bezug werden im **Nationalen Masterplan Maritime Technologien** (NMMT) (Oktober 2018) auf den Seiten 23f. aufgelistet (u. a. auch des Bundesministeriums für Bildung und Forschung, BMBF).²⁶

20 Vgl. Bundestags-Drs. [19/9030](#) vom 29. März 2019.

21 Vgl. dazu auch Bundeshaushalts 2020 (Bundestags-Drs. 19/11800), Einzelplan 12, Kapitel 1210, Titel 68303-165. <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/118/1911800.pdf>.

22 Vgl. dazu <https://www.innovativehafentechnologien.de/veranstaltungen/>.

23 Vgl. <https://www.bundestag.de/resource/blob/582730/8174646ff011f2be4570ff1dc09d5d2c/WD-5-146-18-pdf-data.pdf>.

24 Vgl. Bundestags-Drs. [19/5770](#) vom 13. November 2018, Antworten auf die Fragen 4 bis 7.

25 Vgl. Bundestags-Drs. [19/5282](#) vom 26. Oktober 2018, Antwort auf Frage 73.

26 Vgl. den aktuellen Masterplan (Stand Oktober 2018) unter https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Technologie/nationaler-masterplan-maritime-mechnologien-maritime-branche-broschuere.pdf?__blob=publicationFile&v=2.

2.3. Positionen/Strategie der Bundesregierung im Bereich maritime Wirtschaft/Initiative für eine maritime Strategie der EU

Mit der **Maritimen Agenda 2025** vom Januar 2017²⁷ hat die Bundesregierung zentrale Handlungsfelder sowie ressortübergreifende Maßnahmen für die Gesamtbranche definiert.²⁸ Der Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD vom März 2018 bekennt sich ausdrücklich zur Umsetzung der Ziele dieses Strategiepapiers.²⁹

Unter dem Dach der langfristig angelegten „Maritimen Agenda 2025“ dient ein **Nationaler Masterplan Maritime Technologie (NMMT)** der konkreten Unterstützung und Umsetzung der Schwerpunkte des Maritimen Koordinators. Es geht um die Koordinierung und Vernetzung von Aktivitäten auf Bundes- und Länderebene mit Blick auf die innovationsintensiven maritimen Zukunftsmärkte. Der letzte Masterplan wurde im Herbst 2018 vorgelegt.³⁰ Er soll der Politik und der Branche Empfehlungen an die Hand geben, die den Charakter von Leitplanken und Orientierungsmarken haben. Er wurde gemeinsam mit den beteiligten Bundesministerien, den Bundesländern und maritimen Verbänden konzipiert.³¹

Die Bundesregierung veranstaltet seit 2000 alle zwei Jahre eine **Nationale Maritime Konferenz**. Die Konferenz unter Schirmherrschaft der Bundeskanzlerin ist die zentrale Veranstaltung der Bundesregierung zur Stärkung des maritimen Standortes Deutschland.³²

Die **11. Nationale Maritime Konferenz fand am 22. und 23. Mai 2019 in Friedrichshafen** statt.³³ Sie stand unter dem Motto „**Deutschland maritim: global, smart, green**“. Dabei ging es um die aktuellen Herausforderungen der Globalisierung, Digitalisierung und Nachhaltigkeit.

Zu „global“: Die Bundesregierung forderte gemeinsame Strategien zum Umgang insbesondere mit der Konkurrenz aus Asien.

27 Vgl. Bundestags-Drs. 19/10911 vom 18. Januar 2017, <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/109/1810911.pdf>.

28 Vgl. auch Antwort auf eine Kleine Anfrage, Bundestags-Drs. 18/11367 vom 3. März 2017 mit Konkretisierungen der Bundesregierung zur Agenda einschließlich Ausführungen zu einzelnen (Förder-)maßnahmen, <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/113/1811367.pdf>.

29 Vgl. Bundestags-Drs. [19/9030](#), S. 6.

30 Vgl. den aktuellen Masterplan (Stand Oktober 2018) unter <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Technologie/nationaler-masterplan-maritime-mechnologien-maritime-branche-broschuere.pdf?blob=publicationFile&v=2>.

31 Vgl. dazu auch Pressemitteilung des BMWi vom 1. November 2018, <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2018/20181101-brackmann-eroeffnet-konferenz-maritime-zukunftsmarckte-und-innovation.html>.

32 <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/maritime-konferenz-1613994>.

33 Vgl. dazu Pressemitteilung des BMWi vom 22. Mai 2019, <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2019/20190522-maritime-wirtschaft-fit-fuer-die-zukunft-machen.html>.

Dazu haben **BMWI und BMVI ein gemeinsames Papier für eine maritime Strategie der Europäischen Union** vorgelegt. U. a. soll die EU einen **Europäischen Maritimen Koordinator** berufen. Nach Ansicht dieser Ressorts könne dieser 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. Das Papier formuliert die folgenden Ziele der Strategie:

1. Global: Freie und offene Märkte und vergleichbare Rahmenbedingungen für alle Marktteilnehmer und Wettbewerber (level playing field),
2. Smart: Chancen der Digitalisierung und Automatisierung nutzen – Technologieführerschaft ausbauen,
3. Green: Nachhaltigkeit der See-, Küsten- und Binnenschifffahrt gestalten – Instrumente für einen umwelt- und klimafreundlichen Schiffsverkehr ausbauen; Potentiale der Offshore-Windenergie weiter erschließen,
4. Vollendung des Europäischen Binnenmarktes – Europäischer Seeverkehrsraum ohne Grenzen. (vgl. Gemeinsames Papier von BMWI und BMVI vom Mai 2019 als **Anlage**).³⁴

Zu „smart“: Automatisierung, autonome Schiffe, Digitalisierung, der Umgang mit großen Datenmengen ebenso wie Cyber Security standen im Fokus.

Zu „green“: neue Kraftstoffe und neue Antriebstechnologien zur Erreichung der Klimaziele; Vertreterinnen und Vertreter der Offshore-Windbranche nutzten die beiden Tage, um über Ausbaupfade, den Beitrag zur Energiewende und die Nutzung von Offshore-Wind im Zusammenhang mit der Entwicklung von neuen wasserstoffbasierten Kraftstoffen zu diskutieren.³⁵

3. Maritime Sicherheitspolitik

3.1. Maritime Sicherheit in der Maritimen Agenda 2025

Zur „Sicherheit im Seeverkehr“ steht in der Maritimen Agenda 2025:

„6. Sicherheit des Seeverkehrs

Sich verändernde Umweltbedingungen sowie die weitere Zunahme des Seetransportvolumens, insbesondere auch der wachsende Einsatz von großen Containerschiffen, stellen zusätzliche Anforderungen an die Sicherheit des Seeverkehrs und den Schutz von Besatzung, Schiff, Ladung und der Meeresumwelt. Wichtige Handlungsfelder sind unter anderem die Entwicklung von Verkehrsleitsystemen (besonders auf Flüssen und in Häfen) sowie Methoden zur Sicherstellung einer minimal benötigten Antriebsleistung zur Erhaltung der Manövrierfähigkeit im Seegang.

34 Vgl. auch <https://www.welt.de/regionales/niedersachsen/article194000113/Deutschland-fordert-abgestimmte-EU-Strategie.html>.

35 Vgl. dazu Pressemitteilung des BMWi vom 22. Mai 2019, <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2019/20190522-maritime-wirtschaft-fit-fuer-die-zukunft-machen.html>.

Hinzu kommen weitere Gefahren für die maritime Sicherheit, z. B. durch Piraterie und Terrorismus sowie die Anfälligkeit und den Missbrauch von IT-Systemen – sowohl an Bord als auch an Land. Eine weitere Herausforderung stellt die genaue Kenntnis der Ladung in Containern dar. Zwar werden Gefahrgutcontainer in der Regel deklariert, aber es gibt eine Reihe von potentiell gefährlichen Stoffen, die der Reederei nicht angezeigt werden müssen.

Die Bundesregierung plant:

- die maritime Sicherheitspartnerschaft von maritimer Wirtschaft und den nationalen maritimen Sicherheitsbehörden von Bund und Ländern auszubauen;*
- die internationale Vorschriftenentwicklung auf Basis aktueller Forschungsergebnisse verstärkt zu unterstützen sowie organisatorische Strukturen zu schaffen, um vor allem im internationalen Kontext der Vernetzung von Informationssystemen der Seeschifffahrt umfassend handlungsfähig zu sein;*
- die e-Navigation zu fördern und die hohe Qualität der Seelotsendienste zu erhalten;*
- das Verkehrsmanagement sowie die Ladungsinformationen durch ein digital vernetztes Informationssystem zu verbessern und auszuweiten;*
- die Notfallvorsorge an Bord der Schiffe durch bordseitige Maßnahmen (verbesserte Branddetektion, Weiterentwicklung von mobilen und stationären Feuerlöscheinrichtungen, geeignete Schleppvorrichtungen, gezielte Fortbildung der Besatzung) sowie durch die Verfügbarkeit von Notliegeplätzen für havarierte Schiffe einschließlich der notwendigen Einrichtungen zur Entladung und Bergung zu stärken.“³⁶*

3.2. Maritime Sicherheit im Neuen Masterplan Maritime Technologien

Der NMMT enthält folgenden Passus zur zivilen maritimen Sicherheitstechnik:

„2. Zivile maritime Sicherheitstechnik

Hintergrund

Zivile maritime Sicherheit betrifft insbesondere den Schutz kritischer Infrastrukturen, wie der maritimen Verkehrswege, Häfen und Großanlagen, Offshore-Anlagen sowie die Überwachung und Absicherung des maritimen Verkehrs und der für den Außenhandel besonders wichtigen ganzheitlichen Warenlogistik. Deutschland hat die Chance, sich als Referenzmarkt für leistungsfähige und umweltbewusste Technologien zur Lösung von Aufgaben im Bereich maritimer Sicherheitsthemen zu entwickeln. Eine der zentralen Aufgaben der Bundesregierung besteht in der Schaffung der Rahmenbedingungen, die erforderlich sind, um die zukunftsfähige Ausrichtung der Sicherheitsindustrie (und damit auch der zivilen maritimen Sicherheitstechnik) im Lichte

36 Vgl. Bundestags-Drs. 19/10911 vom 18. Januar 2017, S. 25: <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/109/1810911.pdf>.

insbesondere ihrer sicherheitspolitischen Rolle zu unterstützen sowie die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der Sicherheitsunternehmen zu erhalten und nachhaltig zu stärken. Das Strategiepapier der Bundesregierung zur Stärkung der zivilen Sicherheitsindustrie in Deutschland vom 21. Dezember 2016³⁷ formuliert hierzu zentrale Maßnahmenvorschläge.

Ziele

- Umsetzung der NMMT „Zukunftsinitiative Securitas Maritima“³⁸
- Weiterentwicklung der autonomen Beobachtung maritimer Infrastruktur und großer Seegebiete, der integrierten Verkehrsführung von See und von Land, der maritimen Sicherheitsdienste, der marinen Umweltbeobachtung und der Sicherstellung der Logistikkette
- Intensivierung der Zusammenarbeit mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR)
- Unterstützung internationaler Kooperationen zur Entwicklung von Demonstrationsplattformen, welche als Funktionsnachweis integrierter Lösungen dienen und dazu beitragen können, neue und erfolversprechende Technologiestandards zu setzen.³⁹

3.3. Eröffnung des Instituts für den Schutz maritimer Infrastrukturen

In einem Auszug aus der Pressemitteilung⁴⁰ des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) heißt es:

„Am 29. Oktober 2018 ist das Institut für den Schutz maritimer Infrastrukturen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Bremerhaven eröffnet worden. Vor dem Hintergrund von Energiewende, Digitalisierung, innovativer Mobilität und globaler Vernetzung widmet sich das neue Institut der Aufgabe, die dafür notwendigen Infrastrukturen wie Häfen und Offshore-Windanlagen vor Unfällen, terroristischen oder anderen Angriffen zu schützen. Es ist europaweit das erste seiner Art.“

Eine Übersicht über die Projekte des Instituts befindet sich auf dessen Internetseiten.⁴¹

37 https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/S-T/sicherheit-verteidigungsstrategie-strategiepapier-zivisicherheit.pdf?__blob=publicationFile&v=6 [Nachweis durch Verf. ergänzt].

38 Vgl. <http://www.old.maritime-technik.de/dokumente/2015/White%20Paper%20Zukunftsinitiative%20Securitas%20Maritima.pdf> [Nachweis durch Verf. ergänzt]. Die Initiative (Stand 24. Oktober 2015) ist

39 Vgl. den aktuellen Masterplan (Stand Oktober 2018), S. 14: https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Technologie/nationaler-masterplan-maritime-mechnologien-maritime-branche-broschuere.pdf?__blob=publicationFile&v=2.

40 https://www.dlr.de/content/de/artikel/news/2018/4/20181029_institut-schutz-maritimer-infrastruktur.html

41 <https://www.dlr.de/mi/de/desktopdefault.aspx/tabid-12142/>.

3.4. International Symposium on Digital Platforms for Maritime Safety and Security Applications

Vom **23. bis 24. Oktober 2019** fand in Bremerhaven eine **Konferenz zur zivilen maritimen Sicherheit** statt. Sie wurde vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie gemeinsam mit der Geschäftsstelle für den Nationalen Masterplan Maritime Technologien und dem Land Bremen ausgerichtet. Rund 250 nationale und internationale Teilnehmer aus Industrie und Wissenschaft diskutierten zwei Tage lang aktuelle Entwicklungen und Herausforderungen der zivilen maritimen Sicherheit. Ein besonderer **Schwerpunkt** lag auf zukünftigen **Anwendungen von Digitalplattformen**.⁴²

Die Internetseite des NMMT fasst die Veranstaltung wie folgt zusammen:

„The German Maritime Coordinator Norbert Brackmann jointly with Bremen Senator for Science and Ports Dr. Claudia Schilling opened the “International Symposium on Digital Platforms for Maritime Safety and Security” in Bremerhaven. Organized in the context of the German National Masterplan Maritime Technologies (NMMT), the symposium attracted the participation of around 250 visitors. With a view to accelerating digitalization, increasing threat of cyber security and critical geo-political developments, the international experts discussed key challenges and digital platform solutions for future applications. This includes “Communication needs for advanced safety and security infrastructures”, “Digitalization and system engineering, certification & resilience”, “Testbeds for marine applications and research” and much more. The symposium concluded that progress on technical challenges can only be achieved through extended co-operation, nationally and internationally, in order to improve safety and security along global trade routes and supply chains.”⁴³

Das Programm der Konferenz ist abrufbar unter: https://www.cml.fraunhofer.de/en/jcr:content/contentPar/teaser_overview/teaserPar/teaser_1421070550/linklistParsys/downloadcomponent/file.res/C:/fakepath/Programme NMMT-Symposium 23+24-10-2019 v20190906.pdf.

Weitere ausführlichere Informationen zum Ergebnis der Konferenz sind, nach derzeitigem Stand und soweit ersichtlich, nicht öffentlich zugänglich.

3.5. Weitere Informationen zur maritimen Sicherheit

Zur **Piraterieprävention und –bekämpfung** enthält der Sechste Bericht Ausführungen u. a. zur Zusammenarbeit mit INTERPOL und EUROPOL, zum Piraterie-Präventionszentrum (PPZ) zur Operation Atlanta, zum Maritimen Sicherheitszentrum (MSZ) in Cuxhaven, dem NMMT und

42 Vgl. dazu Pressemitteilung des BMWi: <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2019/20191023-maritime-sicherheit-staerken.html> sowie https://www.nmmt.de/bal_ims_controler.php?menu=YG9uOGdgbDjiZjQ0Z2hubg%3D%3D=&event_id=ZGliMTQw=&nmmt_overview=1.

43 Vgl. https://www.nmmt.de/bal_ims_controler.php?menu=YG9uOGdgbDjiZjQ0Z2hubg%3D%3D=&event_id=ZGliMTQw=&nmmt_overview=1.

dem Institut für den Schutz maritimer Infrastrukturen (vgl. Abschnitt V.6. des Sechsten Berichts, S. 25f.⁴⁴).

Weitere Informationen zur Sicherheit auf See sind über die folgenden Links zu finden:

<https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Wasser/Maritime-Sicherheit/maritime-sicherheit.html>

<https://www.deutsche-flagge.de/de/sicherheit>.

4. (Ausbau-)Zustand der Bundeswasserstraßen Elbe, Weser, Ems, Nord-Ostsee-Kanal, Mittel-landkanal sowie Hafenhinterlandanbindungen zu den Seehäfen (Straße, Schiene und Binnenwasserstraßen)

4.1. Elbe

- Elbe allgemein:

„Unterhaltungsmaßnahmen an der Elbe 2018 - Verkehrliche und Wasserwirtschaftliche Unterhaltung Elbe“, vgl. die Übersicht der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes: https://www.gdws.wsv.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Wasserstrassen/Elbe_Unterhaltung.pdf?__blob=publicationFile&v=2.

Zu den seitens des WSV für 2019 und 2020 geplanten Maßnahmen im Rahmen der Unterhaltung (Instandsetzung bestehender Bauwerke) entlang der Elbe, vgl. Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage, Bundestagsdrucksache 19/11371 vom 4. Juli 2019, Auflistung in der Antwort auf Frage 7: <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/113/1911371.pdf>.

Pressemitteilung der WSV zum Gesamtkonzept Elbe vom 28. Januar 2019: https://www.gesamtkonzept-elbe.bund.de/Webs/GkElbe/DE/Presse/20190128_Gesamtkonzept_Elbe.pdf?__blob=publicationFile&v=1.

- Unter- und Außenelbe:

Zum Stand der Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe vgl. die News des WSV vom 30. Juli 2019: <https://www.fahrrinnenanpassung.de/baustellen-nachrichten/baggerarbeiten.html>.

Sechster Bericht, S. 32: *„Im Verfahren zur Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe sind die Planfeststellungsbeschlüsse seit dem 28. September 2018 vollziehbar, so dass mit der Ausschreibung und Umsetzung der Maßnahmen begonnen werden konnte.“*⁴⁵

44 Bundestags-Drs. [19/9030](#) vom 29. März 2019.

45 Bundestags-Drs. [19/9030](#) vom 29. März 2019.

4.2. Mittellandkanal

Zur Freigabe der Osthaltung des Mittellandkanals vgl. die Pressemitteilung des BMVI vom 19. Juni 2018: https://www.gdws.wsv.bund.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/20180619_Osthaltung.pdf?__blob=publicationFile&v=5.

4.3. Nord-Ostsee-Kanal

Sechster Bericht, S. 32: *„Aufgrund seiner hohen verkehrlichen Bedeutung ist das Augenmerk der Bundesregierung darauf gerichtet, die Infrastruktur des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) langfristig zu sichern. Am 12. April 2014 wurde der Auftrag für den Bau der fünften Schleusenammer in Brunsbüttel vergeben. Die Verkehrsfreigabe soll in 2024 erfolgen. Neben dem laufenden Bau der Schleusenammer in Brunsbüttel und der laufenden Planung zum Ersatzneubau der Kleinen Schleusenanlage in Kiel-Holtenau wird der Ausbau der Oststrecke vorangetrieben. Für große Abschnitte der Oststrecke liegt bereits das erforderliche Baurecht vor. Der Baubeginn für den ersten Bauabschnitt wird Ende 2019 erfolgen. Zusätzlich wird die über 100 Jahre alte Levensauer Hochbrücke ersetzt. Baurecht liegt seit Februar 2018 vor. Zurzeit werden die Entwurfsplanungen für die Brücke und ihre Gründung erstellt. Baubeginn des Brückenneubaus erfolgt in 2020.“⁴⁶*

Vgl. auch die Publikation des WSV zum Nord-Ostsee-Kanal (Stand Mai 2019) u. a. mit Ausführungen zu Ausbauprojekten, Neubau und Instandsetzung und Sanierungsbedarf: https://www.gdws.wsv.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen/GDWS/NOK.pdf?__blob=publicationFile&v=7.

4.4. Weser

Zur Weser allgemein: https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/wasserstrassen/01_bundeswasserstrassen/06_Weser/Weser.html?nn=1214418.

Sechster Bericht zur Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenweser, S. 32: *„Im Verfahren zur Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenweser hat das BVerwG den Planfeststellungsbeschluss mit Urteil vom 11. August 2016 in Teilen für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt. Insbesondere wurde eine Aufteilung in drei selbständige Vorhaben gefordert (Außenweser – seewärtig bis Bremerhaven; Unterweser Nord – Bremerhaven bis Brake und Unterweser Süd – Brake bis Bremen). Dadurch gestaltet sich die Überarbeitung der Unterlagen sehr aufwändig und komplex. Darüber hinaus hat sich gezeigt, dass die insgesamt für ein derartiges Großprojekt üblichen Verfahrensrisiken sich auf dem Teilprojekt Unterweser Süd verdichten. Vor diesem Hintergrund hat das BMVI am 10. Dezember 2016 entschieden, das Projekt Unterweser Süd zunächst zurückzustellen und von den beiden anderen Projekten Außen- und Unterweser Nord abzutrennen. Das Planergänzungsverfahren zur Heilung des Planfeststellungsbeschlusses wird nur noch für die beiden letztgenannten Projekte fortgeführt. Der Vorhabenträger arbeitet aktuell an der entsprechenden Änderung der Planunterlagen.“⁴⁷*

46 Bundestags-Drs. [19/9030](#) vom 29. März 2019.

47 Bundestags-Drs. [19/9030](#) vom 29. März 2019.

4.5. Außenems

Vgl. dazu https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/wasserstrassen/01_bundeswasserstrassen/Ku-este/Aussenems.html?nn=1214418.

4.6. Hinterlandanbindungen

Zum Planungsstadium, Baubeginn einschließlich voraussichtlicher Inbetriebnahme der Vorhaben, denen von der Bundesregierung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 die Funktion einer Hinterlandanbindung zugewiesen wird, vgl. die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Hinterlandanbindungen der Seehäfen im Zuge des Bundesverkehrswegeplans 2030“, Bundestagsdrucksache 19/1383 vom 23. März 2018, Übersicht der Projekte zu den Fragen 1 und 2 in der Anlage 1 (S. 10ff.): <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/013/1901383.pdf>.

Sechster Bericht (S.32): *„Mit dem Sofortprogramm „Seehafenhinterlandverkehr II“ (SHHV II) sollen im Eisenbahnnetz des Seehafenhinterlandes identifizierte Engpässe gezielt beseitigt werden. Das mit 270 Millionen Euro dotierte Programm hat eine Laufzeit von sechs Jahren (2015 bis 2020) und soll vorrangig kleine und schnell realisierbare Maßnahmen mit kapazitiver Wirkung im Schienengüterverkehrsnetz des Seehafenhinterlands bis zum Jahr 2020 umsetzen.“*

Zur Sanierungsbedürftigkeit von Schleusen an Bundeswasserstraßen vgl. die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Schleusensanierungen an Bundeswasserstraßen“, Bundestags-Drs. 19/10998 vom 19. Juni 2019: <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/109/1910998.pdf>.

Antworten auf die Fragen 2 d) sowie e) und f):

2 d): *„Gemäß Verkehrsinfrastrukturbericht zum Teil Bundeswasserstraßen wird auf Basis der Zustandsnoten bei 85 Prozent der Schleusenanlagen (davon fast 90 Prozent der Anlagen im Kernnetz und fast 80 Prozent der Anlagen außerhalb des Kernnetzes) ein kurz- bis mittelfristiger Handlungsbedarf gesehen, wobei der Umfang der erforderlichen Maßnahmen im Einzelfall stark differieren kann.“*

2 e) und f): *„Aus den ermittelten Bauwerkszuständen der Schleusenanlagen (innerhalb und außerhalb des Kernnetzes gemäß Antwort zu Frage 2d) ergibt sich über einen statistischen Ansatz und durchschnittliche anlagenspezifische Kostendaten eine Bedarfsprognose für die nächsten zehn Jahre. Demnach ist für Schleusenanlagen im Kernnetz von einem jährlichen Ersatzinvestitionsbedarf von rund 370 Mio. Euro und außerhalb des Kernnetzes von rd. 30 Mio. Euro auszugehen.“*
