Deutschlands maritime Wirtschaft stärken - Sicherheit, Resilienz und Innovation vom Hinterland über die Küste bis zur Hohen See

Drucksache **21/5478** · eingebracht 2026-04-21 — Antragsteller: CDU CSU SPD

Klimaschutz | Infrastruktur | Maritime Wirtschaft | Fachkräfte | Meeresschutz

ZUSAMMENFASSUNG

Der Antrag fordert eine umfassende Stärkung Deutschlands als maritimen Standort durch Investitionen in Infrastruktur, Sicherheit, Offshore-Energie, Forschung und Fachkräfte — unter Einbindung von EU- und NATO-Strategien.

KERNFORDERUNGEN

- Maritime Sicherheit & NATO-Integration
- Aus- und Neubau von Häfen, Wasserstraßen und Offshore-Infrastruktur
- Förderung von Offshore-Wind, CO_2-Transport und grüner Schifffahrt
- Fachkräftesicherung und Ausbildung in der Seeschifffahrt
- Bürokratieabbau und digitale Transformation

BEWERTUNG

5.0/10 GEMEINWOHL-SCORE

Unterstützen mit Änderungen

Der Antrag betont ökologische Nachhaltigkeit (z. B. Offshore-Wind, Meeresschutz, CO_2-Transport), soziale Gerechtigkeit (Fachkräftesicherung, Arbeitsbedingungen für Seeleute) und Transparenz & Mitbestimmung (maritime Raumplanung, Stakeholderdialog). Allerdings fehlt eine systematische Verankerung von Gemeinwohl-Metriken, Menschenwürde bleibt vage (keine konkrete Betonung von Rechten von Migrant:innen im Seeverkehr oder Fischereiarbeiter:innen), und Solidarität wird primär nationalstaatlich definiert („deutsche Flagge“, „nationale Schlüsseltechnologie“), nicht global oder intergenerational. Die starke Fokussierung auf militärische Integration (NATO-Drehscheiben, CTF Baltic) und Rüstungsbeschaffung widerspricht dem GWÖ-Wert der Friedensförderung als Teil des Gemeinwohls.

STÄRKEN & SCHWÄCHEN

Stärken

- Starke ökologische Komponenten (Offshore-Wind, Meeresschutz)
- Systematische Fachkräftesicherung (Ausbildung, Lotsen, Seeleute)
- Konsequenter Bürokratieabbau und Digitalisierung
- Internationale Kooperation (IMO, WTO, EU)

Schwächen

- Militärische Priorisierung ohne friedensethische Reflexion
- Fehlende Menschenrechtsbindung in maritimen Lieferketten
- Keine Bürgerbeteiligung bei Raumplanung
- Keine Kritik an Rüstungsexporten trotz ethischer Risiken

GWÖ-MATRIX 5×5

	WÜRDE	SOLIDARITÄT	NACHHALTIG-KEIT	GERECH-TIGKEIT	TRANSPARENZ
A · LIEFERANT:-INNEN	·	·	+	·	·
B · FINANZEN	·	·	·	·	·
C · VERWALTUNG	·	·	+	·	-
D · BÜRGER:INNEN	-	·	+	+	·
E · GESELLSCHAFT & NATUR	·	-	+	·	·

++ stark fördernd · + fördernd · ○ neutral · - widersprechend · -- stark widersprechend

SCHWERPUNKTE ERKLÄRT

Die wichtigsten positiv und negativ wirkenden Bewertungsfelder mit der jeweiligen Begründung.

D3 **Ökologische öffentliche Leistung** `Bewertung: +3`

Offshore-Wind, Meeresschutzgebiete, maritime Raumplanung mit Ökosystemansatz

D4 **Soziale öffentliche Leistung** `Bewertung: +2`

Fachkräftesicherung, Ausbildungsförderung, Arbeitsbedingungen für Seeleute, Lotsenwesen

E3 **Ökologische globale Verantwortung** `Bewertung: +2`

WTO-Fischereiabkommen, Hongkong-Übereinkommen, internationale Meeresordnung

C3 **Ökologische politische Führung** `Bewertung: +2`

Nationale Hafenstrategie, maritime Raumordnung, Klimaschutz in FuelEU-Maritime

E2 **Solidarität globale Verantwortung** `Bewertung: -3`

Fokus auf nationale Resilienz und NATO-Integration statt transnationaler Kooperation für globale Meeresgerechtigkeit

D1 **Menschenwürde öffentliche Leistung** `Bewertung: -2`

Keine explizite Berücksichtigung von Menschenrechten in Lieferketten, Flüchtlingsschutz auf See oder sozialer Absicherung von Seeleuten aus Drittstaaten

C5 **Transparenz & Mitbestimmung politische Führung** `Bewertung: -2`

Keine Bürgerbeteiligung bei maritimer Raumplanung oder Offshore-Projekten erwähnt; Entscheidungen bleiben behördlich-exekutiv

PROGRAMM-TREUE PRO FRAKTION

CDU

ANTRAGSTELLER:IN

WAHLPROGRAMM 9/10

Vollständige Übereinstimmung mit CDU NRW 2022: Sicherheit (Punkt I + II), Infrastruktur (III), Wirtschaft (IV), Klimaschutz technologieoffen (I, X), Bürokratieabbau (VI, VII). Der Antrag spiegelt Kernziele wie 'Mehr Polizei', 'Infrastrukturausbau' und 'Technologieoffenheit' wider.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM 8/10

Stimmt mit CDU Grundsatzprogramm 2024 überein: 'Schöpfungsverantwortung', 'Technologieoffenheit', 'Subsidiäre Ordnung', 'starker Staat'. Militärische Aspekte (CTF Baltic, NATO) entsprechen 'Verteidigungspolitischer Verantwortung'.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

CSU

ANTRAGSTELLER:IN

WAHLPROGRAMM 9/10

CSU teilt mit CDU identische Positionen zu Sicherheit, Infrastruktur und Wirtschaft. Der Antrag ist konsistent mit CSUs Bundeswahlprogramm 2021 (nicht im Kontext, aber strukturell identisch mit CDU-NRW-Positionen).

> Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM 8/10

Entspricht CSU-Grundsatzprogramm 'Aufbruch für Bayern' (2021): 'Heimat', 'Sicherheit', 'Innovation', 'Verantwortung für Schöpfung'. Keine Widersprüche.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

AfD

WAHLPROGRAMM 7/10

Teilweise Übereinstimmung: Energiepolitik (Kernkraft nicht erwähnt, aber Kohleausstieg nicht thematisiert), Sicherheit (Marineschutz, Hafensicherheit), Migration (kein Bezug). Widerspruch: Keine Kritik an EU/NATO, stattdessen starke Integration — entgegen AfD-Kernforderung nach Souveränität.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM 6/10

AfD-Grundsatzprogramm 2016 fordert 'EU-Kritik', 'Euro-Ausstieg', 'Remigration'. Antrag setzt auf EU-Kooperation (FuelEU, NIS-2, TEN-T), keine Migrationsthemen — kein Widerspruch, aber auch keine aktive Unterstützung.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

SPD

ANTRAGSTELLER:IN

WAHLPROGRAMM

8/10

Hohe Übereinstimmung mit SPD NRW 2022: Klimaneutralität vor 2045 (Offshore-Wind), Soziales (Fachkräfte, Ausbildung), Tariftreue (implizit durch 'soziale Standards'), Wohnen/Infrastruktur (Hafenlogistik). Einziges Defizit: Keine explizite Erwähnung von '13€ Mindestlohn' oder 'Gebührenfreiheit'.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM

7/10

Stimmt mit Hamburger Programm 2007 überein: 'Solidarität', 'Sozialstaat', 'Nachhaltigkeit'. Aber 'Demokratischer Sozialismus' und 'internationale Solidarität' werden nicht operationalisiert — stattdessen nationale Resilienz dominiert.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

GRÜNE

WAHLPROGRAMM

6/10

Partielle Übereinstimmung: Klimaschutz (Offshore-Wind, FuelEU), Naturschutz (Meeresschutzgebiete, Biodiversität), Demokratie (Stakeholderdialog). Widerspruch: Keine Forderung nach Kohleausstieg bis 2030, keine klare Priorisierung von Wind/Solar gegenüber militärischer Nutzung, keine Kritik an Rüstungsexporten.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM

5/10

Grundsatzprogramm 2020 betont 'planetare Grenzen', 'gewaltfreie Konfliktlösung', 'Lebendige Demokratie'. Antrag verankert militärische Logik (NATO-Drehscheibe, CTF Baltic) ohne kritische Reflexion — schwächt 'Frieden' als Grundwert.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

LINKE

WAHLPROGRAMM

3/10

Geringe Übereinstimmung: Soziale Aspekte (Fachkräfte, Arbeitsbedingungen) und Umweltschutz. Aber fundamentaler Widerspruch: Keine Kritik an Militarisierung, Rüstungsexporten, NATO-Integration oder kapitalistischer Logik der 'maritimen Wertschöpfung'. LINKE lehnt 'Rüstungsexporte' und 'NATO-Strategien' ab.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM

2/10

LINKE-Grundsatzprogramm (2023) fordert 'Abrüstung', 'Anti-Militarismus', 'sozial-ökologischen Umbau'. Antrag fördert Marine-Rüstung, Exportgenehmigungen (Ziff. 19–20), NATO-Logistik — klarer Widerspruch zu Kernpositionen.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

BSW

WAHLPROGRAMM 4/10

Marginaler Bezug: Soziale Aspekte (Fachkräfte, Ausbildung) und Infrastruktur. Aber BSW betont 'soziale Marktwirtschaft', 'Arbeitnehmer:innenschutz', 'europäische Souveränität'. Antrag fehlt Kritik an EU-Regulierung (z. B. FuelEU), setzt auf NATO statt europäischer Sicherheitskooperation.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM 3/10

BSW-Programm (2024) betont 'soziale Gerechtigkeit', 'Friedenspolitik', 'europäische Autonomie'. Antrag priorisiert NATO-Integration und Rüstungsexporte — widerspricht 'Friedenspolitik' und 'sozialer Verantwortung'.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

FDP

WAHLPROGRAMM 8/10

Hohe Übereinstimmung mit FDP NRW 2022: Digitalisierung (5G, Smart Shipping), Bürokratieabbau (Ziff. 71, 108), Technologieoffenheit (autonome Systeme, KI), Marktintegration (Tonnagesteuer, EU-Hafenstrategie).

> Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM 8/10

Stimmt mit FDP-Grundsatzprogramm 2012 überein: 'Freiheit', 'Marktwirtschaft', 'Eigenverantwortung', 'Rechtsstaat'. Digitale Innovation, Regulatorik-Abbau und Wettbewerb sind zentral.

> Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE

Vorschlag 1 von 3

Original: Die Nationale Hafenstrategie beschreibt den Status Quo und benennt Bedarfe und strategische Ziele. Nun gilt es, diese – in Koordination mit den europäischen Strategien – mit Leben zu füllen und umzusetzen.

> Die Nationale Hafenstrategie beschreibt den Status Quo und benennt Bedarfe und strategische Ziele. Nun gilt es, diese – in Koordination mit den europäischen Strategien und unter Einbeziehung von Bürger:innen, Gewerkschaften und Umweltverbänden – mit Leben zu füllen und umzusetzen.

Begründung: Stärkt Transparenz & Mitbestimmung (GWÖ-Wert 5) durch verbindliche Partizipation — fehlt aktuell vollständig.

Vorschlag 2 von 3

Original: Die Entwicklung integrierter Nutzungskonzepte und die konsequente Implementierung des Ökosystemansatzes sind deshalb wichtige Leitprinzipien der maritimen Wirtschaft und müssen weiter gefördert werden.

> Die Entwicklung integrierter Nutzungskonzepte und die konsequente Implementierung des Ökosystemansatzes sind deshalb wichtige Leitprinzipien der maritimen Wirtschaft und müssen unter Einbindung lokaler Fischer:innen, indigener Wissenssysteme und wissenschaftlicher Meeresforschung weiter gefördert werden.

Begründung: Stärkt Solidarität (GWÖ-Wert 2) und ökologische Nachhaltigkeit (Wert 3) durch partizipative, gerechte Wissensgrundlage — aktuell technokratisch.

Vorschlag 3 von 3

Original: Die deutsche Handelsflotte ist im Spannungsfall ein wesentlicher Pfeiler für Versorgungssicherheit und militärische Mobilität.

> Die deutsche Handelsflotte ist im Spannungsfall ein wesentlicher Pfeiler für Versorgungssicherheit und zivile Krisenversorgung, und muss daher unter strikter Einhaltung internationaler Menschenrechtsstandards sowie der ILO-Konventionen betrieben werden.

Begründung: Stärkt Menschenwürde (GWÖ-Wert 1) und soziale Gerechtigkeit (Wert 4) durch klare Menschenrechtsbindung — aktuell fehlt jeglicher Bezug zu Arbeitsrechten.

Original-Antrag

Drucksache 21/5478

Deutschlands maritime Wirtschaft stärken - Sicherheit, Resilienz und Inn·

Die folgenden Seiten enthalten den unveränderten Originalantrag.

Deutscher Bundestag **Drucksache 21/5478**

21. Wahlperiode 21.04.2026

Antrag

der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Deutschlands maritime Wirtschaft stärken – Sicherheit, Resilienz und Innovation vom Hinterland über die Küste bis zur Hohen See

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Für eine erfolgreich arbeitende, Wohlstand und Steuereinnahmen generierende Exportindustrie, wie auch für eine starke, voll verteidigungsfähige Bundeswehr, inklusive der Marine, ist Deutschland mehr denn je auf eine erfolgreiche maritime Wirtschaft und eine moderne, gut ausgebaute maritime Infrastruktur, einschließlich der Offshore-Windparks, Konverterplattformen und Netzanbindungen als Teil der kritischen Infrastruktur sowie auf eine starke Handelsflotte angewiesen. Deshalb ist die Entscheidung der Bundesregierung zu Beginn der laufenden Legislatur, erneut einen Koordinator für die maritime Wirtschaft zu berufen und im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE) anzusiedeln, sehr zu begrüßen.

Die Nationale Hafenstrategie beschreibt den Status Quo und benennt Bedarfe und strategische Ziele. Nun gilt es, diese – in Koordination mit den europäischen Strategien – mit Leben zu füllen und umzusetzen. Wir wollen, wie es etwa in den Niederlanden oder Belgien bereits der Fall ist, dass maritime Politik und Investitionen in Seehäfen, Binnenhäfen, Wasserstraßen sowie die Schifffahrt insgesamt, verbunden mit deutschen und europäischen Sicherheitsinteressen, als nationale Aufgabe verstanden werden.

Bei den Investitionen in maritime Infrastruktur muss Resilienz von oberster Priorität sein. Hierzu gehören angesichts der Bedrohungen durch hybride Kriegsführung mittels Spionage, Sabotage, Desinformation und Organisierter Kriminalität, ein wirksamer Schutz vor physischen Bedrohungen und Cyberangriffen, eine wirkungsvolle Drohnenabwehr und eindeutig geregelte Kompetenzen bei den Sicherheitsbehörden. Zur Bekämpfung der internationalen Rauschgiftkriminalität hat die Bundesregierung mit dem neuen Aktionsplan zur effektiveren Bekämpfung der Organisierten Kriminalität sowie der Rauschgift- und der Finanzkriminalität ein wirkmächtiges Konzept vorgelegt, das mit einem ganzheitlichen Ansatz die Sicherheitsbehörden erheblich stärkt und unterstützt. Auch Drohnen müssen schnell erkannt und an kritischer Infrastruktur schnell, zuverlässig und rechtssicher abgewehrt werden können. Marine- und Behördenschiffe sind ein maßgeblicher Wachstumsfaktor der heimischen Werftenlandschaft sowie ein Treiber innovativer Technologien. Über die Finanzierung hinaus bedarf es auch im Bereich Regulatorik und Förderung der heimischen Wirtschaft eines echten „Level Playing Fields“ für die deutsche maritime Wirtschaft, die sich im harten internationalen Wettbewerb befindet.

Wir haben in Deutschland leistungsfähige Werften und eine starke maritime Industrie, inklusive unzähliger Zulieferbetriebe im ganzen Land, die nicht nur im Bereich Schiffbau Standards setzen, sondern sich auch in neuen Geschäftsfeldern wie dem Bau von Offshore-Konverterplattformen etablieren wollen. Um ein starker maritimer Standort zu bleiben, sind mehr Risikovorsorge sowie mehr Zuverlässigkeit der maritimen Lieferketten erforderlich. Die Entwicklung von Plattformen und Technologien zur Räumung von Munitionsaltlasten in Nord- und Ostsee stehen beispielhaft für neue wirtschaftliche Perspektiven.

Ein Rückgrat deutscher Resilienz ist die deutsche Handelsflotte, die zusammen mit unseren Häfen die Grundlage für eine erfolgreiche Exportwirtschaft bildet. Ferner ist sie im Spannungsfall ein wesentlicher Pfeiler für Versorgungssicherheit und militärische Mobilität. Um eine Schwächung der deutschen Handelsflotte zu verhindern, muss die Tonnagesteuer im Einklang mit europäischen Regelungen und Vorgaben gezielt weiterentwickelt und auch auf die Anwendungsbereiche Offshore-Aktivitäten und Schiffsmanagement erweitert werden. Zudem ist eine starke deutsche Flagge mit einer modernen Flaggenstaatverwaltung wichtig. Diesbezügliche Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität sollten fortgesetzt werden, um wieder mehr in Deutschland bereederte Schiffe unter die deutsche Flagge zu bringen. Im Sinne der Konkurrenzfähigkeit deutscher Häfen ist zudem die geplante Umstellung der Einfuhrumsatzsteuer auf das Verrechnungsmodell in Zusammenarbeit mit den Ländern möglichst schnell umzusetzen.

Maritime Technik ist essenziell für die Logistik der globalen Wirtschaft, indem sie durch Innovationen in Schiffbau, Logistik, Offshore und Meerestechnik Handel, die nachhaltige Rohstoffversorgung und Gewerbe befördert. Gleichzeitig ermöglicht sie zunehmende Effizienz, Sicherheit sowie Umweltfreundlichkeit und stärkt Deutschland als High-Tech-Standort. Der strategische Technologiebedarf konzentriert sich insbesondere auf autonome maritime Systeme, sichere KI, cyber-resiliente Systemarchitekturen, moderne Sensorik sowie robuste Materialien für den Einsatz unter extremen Bedingungen. Forschung und Entwicklung in Schiffbau, Schifffahrt und Meerestechnik bilden damit die unverzichtbare Grundlage für innovative maritime Produkte.

Die Binnenschifffahrt und die Bundeswasserstraßen bilden einen strategischen Pfeiler der deutschen Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur. Die Wasserstraße verfügt über freie Kapazitäten und ist zugleich unverzichtbar für klimafreundliche Logistik, industrielle Lieferketten – insbesondere der Chemieindustrie – sowie für Schwerlast- und Massenguttransporte. Ferner spielen sie eine bedeutsame Rolle beim Biodiversitätsschutz insbesondere durch Vernetzung aquatischer Lebensräume, zu deren Stärkung das Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ beschlossen wurde. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) hat in den vergangenen Jahren ihre Fähigkeit unter Beweis gestellt, Investitionsmittel auch kurzfristig wirksam umzusetzen und kritische Infrastruktur funktionsfähig zu halten. Angesichts wachsender Anforderungen an Resilienz, Versorgungssicherheit und strategische Mobilität kommt der Stärkung der Wasserstraße daher große Bedeutung zu. Die Auswirkungen des Klimawandels müssen hier rechtzeitig mitgedacht werden, damit Bundeswasserstraßen als Hinterlandanbindung auch weiterhin zur Verfügung stehen. Der Erhalt der Funktionsfähigkeit der Bundeswasserstraßen ist eine zentrale staatliche Aufgabe. Um dieser dauerhaft gerecht zu werden und zugleich die notwendigen Modernisierungsschritte zu ermöglichen, bedarf es einer verlässlichen, mehrjährigen Finanzierungsperspektive, die den wachsenden Anforderungen an Erhalt, Sanierung und Ausbau Rechnung trägt.

Grundvoraussetzung für ein nachhaltiges Wachstum der maritimen Wirtschaft sind der Erhalt, die Wiederherstellung und die Stärkung gesunder Meeresökosysteme. Wertschöpfung, z. B. im Küstentourismus oder der Fischerei, ist in vielfacher Hinsicht von intakten Ökosystemen abhängig. Die Entwicklung integrierter Nutzungskonzepte und die konsequente Implementierung des Ökosystemansatzes sind deshalb wichtige Leitprinzipien der maritimen Wirtschaft und müssen weiter gefördert werden. Zur Bewah-

rung und Wiederherstellung gesunder Meeresökosysteme muss auch der Schutz der Meere weiter gestärkt werden, inkl. effektiv gemanagter und wirksamer Meeresschutzgebiete.

Die Offshore-Windenergie ist ein zentraler Bestandteil der kritischen Energieinfrastruktur Deutschlands. Offshore-Windparks, Konverterplattformen und Netzanbindungen in der Ausschließlichen Wirtschaftszone sowie im Küstenmeer sind systemrelevant für Versorgungssicherheit, industrielle Wertschöpfung und strategische Resilienz.

Es ist deshalb richtig und notwendig, dass der Bund die maritime Branche und Infrastruktur gezielt unterstützt und fördert, um langfristig Mehrwert für unsere Volkswirtschaft zu ermöglichen. Bürgschaftsprogramme für die maritime Industrie, die Verlängerung von Fördermaßnahmen für die See- und Binnenschifffahrt sowie für die Weiterentwicklung unserer Häfen, aber auch die eingeplanten 1,35 Mrd. Euro zum Ausbau des Hafens in Bremerhaven zum logistischen Drehkreuz der NATO in Europa sind deshalb sehr begrüßenswert.

II. Maritime Sicherheit

Der Deutsche Bundestag begrüßt

1. das entschlossene Handeln der Bundesregierung zur Stärkung der Sicherheit im Ostseeraum sowie zur Verbesserung des Informationsaustauschs mit den NATO-Partnern, etwa durch die Einrichtung des nationalen Hauptquartiers mit multinationaler Beteiligung Commander Task Force Baltic;
2. die verstärkte Bündnisintegration von Bremerhaven und Rostock zur logistischen Drehscheibe der NATO im Rahmen kollektiver Verteidigungsaufgaben;
3. die Einordnung des Marine-Unter- und Überwasserschiffbaus und des Behördenschiffbaus inklusive der Instandhaltung als nationale Schlüsseltechnologie in der Nationalen Sicherheits- und Verteidigungsindustriestrategie sowie die geplante Nutzung von Government-to-Government-Instrumenten zur Unterstützung deutscher maritimer Exportvorhaben;
4. die erfolgte Umsetzung der CER- sowie der NIS-2-Richtlinie in das nationale Recht durch das NIS-2-Umsetzungsgesetz sowie das sogenannte KRITIS-Dachgesetz zur besseren Absicherung maritimer kritischer Infrastrukturen, insbesondere in Häfen, Werften, Offshore-Anlagen, Pipelines und Seekabeln;
5. die zügige Verabschiedung des Reallabore-Gesetzes, mit dem die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, um innovative Vorhaben, befristet und unter Aufsicht von bestehenden gesetzlichen Vorgaben, in der Praxis zu erproben;
6. die Einrichtung der NATO-Aufklärungs- und Überwachungsmission Baltic Sentry zum Schutz kritischer Unterwasser-Infrastrukturen in der Ostsee, die mit Hilfe eines nationenübergreifenden Lagebilds über den gesamten Ostseeraum Sabotageakte aufdecken und diese zukünftig verhindern soll;
7. die Bereitschaft der Deutschen Marine, im Commander Task Force (CTF) Baltic eine Führungsrolle zu übernehmen und damit die CTF Baltic dabei zu unterstützen, maritime Übungsvorhaben und Operationen zu planen sowie von der NATO zugeteilte Seestreitkräfte in Frieden, Krise und Krieg zu führen;
8. dass der Gemeinsame Aktionsplan der Bundesregierung zur effektiveren Bekämpfung der organisierten Kriminalität sowie der Rauschgift- und der Finanzkriminalität auch die Bekämpfung der Kriminalität in deutschen Häfen im Sinne der maritimen Wirtschaft verbessert, Finanzermittlungen zur Aufdeckung illegaler Vermögensströme stärkt und die Zusammenarbeit von Zoll und Polizei effektiver macht.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel auf,

9. sich innerhalb der Europäischen Union und der NATO für eine verstärkte Überwachung und den Schutz maritimer kritischer Infrastrukturen in Nord- und Ostsee einschließlich Offshore-Windparks, Konverterplattformen und Offshore-Netzanbindungen einzusetzen, unter Nutzung bereits vorhandener ziviler und militärischer Fähigkeiten;
10. das Verständnis von maritimer Sicherheit weiterhin an die veränderten sicherheits- und verteidigungspolitischen Gegebenheiten anzupassen, indem der physische und digitale Schutz maritimer kritischer Infrastrukturen behördenübergreifend – insbesondere unter Einbindung des Maritimen Sicherheitszentrums (MSZ) – organisiert wird;
11. die Zuständigkeiten, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten und wo möglich Arbeitsabläufe der mit maritimer Sicherheit befassten Behörden klar in einem Seesicherheitsgesetz zu präzisieren und so ein abgestimmtes Vorgehen im Sinne einer integrierten maritimen Sicherheit zu ermöglichen;
12. kurzfristig verfügbare technische Lösungen zur Überwachung kritischer Infrastruktur auch durch private Betreibermodelle zu prüfen;
13. eine konsequente Anwendung von Artikel 346 AEUV in Verbindung mit § 107 Absatz 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) für den Marine- und Behördenschiffbau als Schlüsseltechnologien, um nationale Sicherheitsinteressen zu wahren und die strategische Resilienz der heimischen Marine-, Unterwasser- und Werftindustrie zu stärken sowie eine Anwendung zur Absicherung von Offshore-Windparks;
14. im Rahmen ihrer Neuausrichtung der Bekämpfung der Organisierten Kriminalität, in Zusammenarbeit mit Ländern und Kommunen sowie europäischer und internationaler Zusammenarbeit, die Sicherheit in deutschen Häfen als einen der Schwerpunkte zu adressieren, die Aktivitäten zur effektiven Bekämpfung der Rauschgiftkriminalität auch unter dem Gesichtspunkt der Hafensicherheit regelmäßig zu evaluieren;
15. der zersplitterten Struktur der Korruptionsbekämpfung in den Häfen (Terminalbetreiber, Speditionen, Reedereien, Sicherheitsfirmen) durch ein verpflichtendes, einheitliches Hinweisgebersystem für alle deutschen Seehäfen entgegenzutreten und relevante Hinweise an Bundespolizei, Zoll und Landespolizei weiterzuleiten;
16. die Handelsflotte und die maritime Infrastruktur ausdrücklich in die Nationale Sicherheitsstrategie aufzunehmen und ihre Bedeutung für Versorgungssicherheit, wirtschaftliche Stabilität und Verteidigungsfähigkeit angemessen zu berücksichtigen;
17. Beteiligungen von Drittstaaten an kritischer maritimer Infrastruktur, insbesondere in Häfen, Offshore-Anlagen und digitalen Steuerungs- und Kommunikationssystemen, konsequent einer risikobasierten sicherheitsrechtlichen Prüfung zu unterziehen und die Erarbeitung von EU-Leitlinien aktiv zu begleiten und das nationale FDI-Screening (FDI = Foreign Direct Investment) für Häfen mit der EU-Methodik zu verzahnen;
18. den Deutschen Marine-Bau-Standard dort, wo es zur schnellen Fähigkeitsentwicklung zwingend notwendig ist, an den NATO-Standard anzugleichen;
19. die Exportgenehmigungsprozesse von Rüstungsgütern, also auch Marineschiffen, im Austausch mit der Wirtschaft auf Grundlage eines gründlichen und verantwortungsbewussten Prüfverfahrens zu verbessern und zu beschleunigen, indem die Exportkontrolle und Exportgenehmigung synchronisiert werden, also zu potenziellen Aufträgen aus dem Ausland möglichst zeitgleich Herstellungs- und Ausfuhrgenehmigungen erteilt werden;

20. die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Rüstungsindustrie durch praxisnahe Genehmigungsverfahren in der Rüstungsexportkontrolle und einen erweiterten Rahmen für die Zusammenarbeit mit unseren europäischen Partnern zu stärken sowie durch gleichzeitige Erteilung von Herstellungs- und Ausfuhrgenehmigungen Investitionssicherheit zu schaffen;
21. für die Entwicklung und Beschaffung autonomer Über- und Unterwassersysteme zügig einen mit internationalen sowie europäischen Standards harmonisierten Zulassungsrahmen zu schaffen;
22. durch die Schaffung von Experimentierklauseln in bestehenden sowie neuen Fachgesetzen Innovationen im Bereich der Drohnenabwehr sowie bei maritimen autonomen Systemen zu fördern.

III. Häfen & Logistik

Der Deutsche Bundestag begrüßt

23. die Veröffentlichung der Nationalen Hafenstrategie als zentrale Leitlinie zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der See- und Binnenhäfen im Hinblick auf die veränderte internationale Sicherheitslage, den russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine und die Herausforderungen durch vielfältige Transformationsprozesse;
24. die Verabschiedung der europäischen Hafenstrategie und die Veröffentlichung der neuen Strategie für die industrielle Seeschifffahrt und die Häfen in der EU im Rahmen der European Ocean Days;
25. die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD verankerte Vereinbarung, sich für eine einheitliche Tonnagesteuer für die Hochseeschifffahrt in der EU einzusetzen;
26. dass im Bundeshaushalt 2026 weiterhin Mittel für die Fortführung der Digitalen Testfelder in Häfen sowie für ein Nachfolgeprogramm der „Innovativen Hafentechnologien (IHATEC)“ vorgesehen sind;
27. dass mit den neuen Förderrichtlinien im Klima- und Transformationsfonds (KTF) wichtige Grundlagen gelegt werden, um Landstrom in deutschen Häfen wirtschaftlich tragfähig zu machen und gezielt in Landstrom- sowie Bunkerinfrastruktur für alternative Kraftstoffe zu investieren.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel auf,

28. die deutschen Seehäfen, insbesondere im Rahmen der NATO- und Bündnisverpflichtungen, nachhaltig zu stärken und ihre Leistungsfähigkeit gezielt auszubauen;
29. bei maritimer Infrastruktur, Technologien und Logistik besonderen Wert auf De-Risking zu legen;
30. Insel- und Hallighäfen, Fähranleger, Liegeplätze und Umschlaganlagen als Teil der kritischen maritimen Infrastruktur sowie der Hafeninfrastruktur einschließlich ihrer Hinterlandanbindung anzuerkennen;
31. sich dafür einzusetzen, dass die hohen Sicherheits-, Arbeits- und Qualitätsstandards in den deutschen Häfen gesichert werden und der Zugang zu Hafenarbeit auf Grundlage des Gesamthafenbetriebsgesetzes (GHfBetrG) geregelt wird; Planungs-, Genehmigungs- sowie Vergabeprozesse für Verkehrsinfrastruktur durch Digitalisierung, Standardisierung und weitere Beschleunigungsinstrumente spürbar zu verkürzen;
32. die Forschung und Entwicklung nachhaltiger Wasserstoff- und PtX-Technologien positiv zu begleiten;

33. den Aufbau von CO_2-Transport- und Hafeninfrastruktur als Bestandteil der CCS-Wertschöpfungskette zu unterstützen;
34. eine maritime Raumplanung vorzulegen, die Offshore-Windenergieflächen so ausweist, dass sie Meeresschutzgebiete nicht beeinträchtigen, Ko-Nutzungskonzepte fördert und eine meeresumweltverträgliche und mit den Belangen des Schiffsverkehrs möglichst vereinbare Verlegung von Kabeltrassen ermöglicht;
35. den Nord-Ostsee-Kanal als meistbefahrene künstliche Seeschifffahrtsstraße der Welt leistungsfähig zu erhalten und erforderliche Sanierungs- und Kapazitätsmaßnahmen zu beschleunigen;
36. die seeseitige Erreichbarkeit der Seehäfen sicherzustellen – dazu gehören Anpassungen der Fahrrinnen in Außenweser und Unterweser, Wismarbucht und Außenems sowie die Sicherstellung der Solltiefen in der Elbe;
37. die Einfuhrumsatzsteuer gemeinsam mit den Ländern zügig auf das Verrechnungsmodell umzustellen und damit die Liquidität insbesondere in Hafen- und Logistikketten zu stärken;
38. die besonderen Anforderungen von Häfen mit Blick auf betriebsnotwendige Flächen für Umschlag und Logistik bau- und immissionsschutzrechtliche anzuerkennen, dies gilt auch für vorgehaltene Entwicklungsflächen;
39. die Schleusen und Wehre regelmäßig zu überprüfen und zügig instandsetzungsbedürftige Teile auszutauschen sowie Ersatzneubauten umzusetzen;
40. die digitale Infrastruktur – insbesondere ein flächendeckendes 5G-Netz – entlang der Bundeswasserstraßen, in See- und Binnenhäfen sowie in der deutschen Bucht bedarfsgerecht auszubauen und sicherzustellen, um digitale Innovationen in maritimen Logistikketten (u. a. Logistik, Hafenmanagement, Smart Shipping und autonome Anwendungen) zu ermöglichen und die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts zu stärken und nationale Voraussetzungen für Datensouveränität von Hafenmanagementsystemen zu schaffen.

IV. Schiffbauindustrie

Der Deutsche Bundestag begrüßt

41. die Unterstützung eines europäischen Flottenerneuerungsprogramms, das auf faire Wettbewerbsbedingungen abzielt und die Leistungsfähigkeit der europäischen maritimen Industrie sowie europäischen Werften stärkt;

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel auf,

42. sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, dass regulatorische Anforderungen im Finanzsektor – wie Basel III und die EU-Taxonomie – stärker auf die Besonderheiten der maritimen Industrie und die langfristige Kapitalbindung in der Schiffsfinanzierung Rücksicht nehmen;
43. zu prüfen, wie wir dafür Sorge tragen können, dass der Zugriff auf eine hochflexible Tankschiffflotte in ausreichender Kapazität für Energietransporte jederzeit gewährleistet ist, und dass die Fähigkeiten zum Bau dieser Schiffe durch Werft- und Produktionskapazitäten in Deutschland und Europa erhalten wird;
44. die Voraussetzungen zu schaffen, dass modernste emissionsarme Technologien, wie Hochtemperatur-Brennstoffzellen, auch langfristig als „Zero-Emission"-Technologien im Sinne der FuelEU Maritime Verordnung anerkannt und nutzbar bleiben;
45. die Einbindung von Werften mit Reparaturkapazitäten für Marineschiffe in das EU-Programm „Military Mobility" sicherzustellen, um die Resilienz kritischer Infrastruktur entlang militärischer Transportachsen zu stärken;

46. die Beschaffung und Instandsetzung von Fahrzeugen der WSV zu entbürokratisieren;
47. im Rahmen des rechtliche möglichen regelmäßig Offset-Regelungen bei außereuropäischen Beschaffungsvorhaben zu vereinbaren, um technologische Rückflüsse, Know-how und industrielle Teilhabe in Deutschland sicherzustellen;
48. strukturierte Dialogformate zwischen Schiffbau und Behörden mit Flottenverantwortung (z. B. WSV, Marine, Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie – BSH etc.) zu etablieren, um Know-how-Transfer und marktorientierte Lösungen zu fördern.

V. Binnenschifffahrt und Wasserstraßen

Der Deutsche Bundestag begrüßt

49. die Aufnahme der im geplanten Infrastruktur-Zukunftsgesetzes benannten wasserstraßenbezogenen Vorhaben und Maßnahmen und die damit verbundene Anerkennung dieser als im überragenden öffentlichen Interesse liegend und der öffentlichen Sicherheit dienend; diese Einstufung ist als allgemein verbindlicher Abwägungsmaßstab in allen einschlägigen Planungs- und Genehmigungsverfahren zu verankern;
50. die Fortführung und Verstetigung der Förderprogramme „Motoren und Modernisierung für die Binnenschifffahrt“ sowie der „Beihilfen zur Aus- und Weiterbildung für die Binnenschifffahrt“.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel auf,

51. wo möglich gezielt auf europäische Fördermittel zurückzugreifen;
52. gemeinsam mit den Ländern Lösungen zur Sanierung und Ertüchtigung von Kai- und Uferanlagen zu prüfen;
53. zu prüfen, wie die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt gestärkt werden kann;
54. zu prüfen, wie die Binnenschifffahrt modernisiert und resilienter gemacht werden kann;
55. mit dem Ziel der Verlagerung von mehr Verkehren von der Straße auf die Wasserstraße die Rahmenbedingungen zur Stärkung der Wettbewerbsbedingungen für den Schiffsverkehr zu verbessern und die Hinterlandanbindungen deutscher Häfen zu stärken;
56. systematisch zu prüfen, welche zusätzlichen Potenziale im kombinierten Verkehr bestehen, insbesondere um Großraum- und Schwerlasttransporte stärker auf das Binnenschiff zu verlagern, und welche bestehenden Hemmnisse schrittweise abgebaut werden können;
57. die Genehmigungsverfahren für Groß- und Schwerlasttransporte zu überprüfen und den Transport auf der Wasserstraße zu vereinfachen;
58. auf Grundlage der erwarteten Studie zu den Zukunftsmärkten der Binnenschifffahrt einen Maßnahmenkatalog zu entwickeln, der Wachstumspotenziale erschließt und strategische Investitionsfelder identifiziert;
59. eine praxisorientierte Handreichung zu erarbeiten, die Infrastrukturbetreiber – insbesondere Binnen- und Seehäfen – beim Zugang zu europäischen CEF-Fördermitteln unterstützt;
60. eine Roadmap zu entwickeln, die systematisch aufzeigt, wie europäische Fördermittel für Wasserstraßen-, Hafen- und Verkehrsinfrastrukturprojekte eingeworben werden können, und so nationale Haushalte entlastet; für eine engere Abstim-

mung zwischen TEN-T-Prioritäten und nationaler Infrastrukturplanung zu sorgen, damit strategisch wichtige Häfen und Wasserstraßenkorridore besser im europäischen Netz verankert und förderfähig werden;

61. die Umsetzung des Gesamtkonzepts Elbe“ sicherstellen und damit auch der Bedeutung der Elbe als Verbindung zwischen Mitteleuropa und der Nordsee Rechnung zu tragen.

VI. Schifffahrt

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

62. Deutschland soll auch künftig zu den führenden Schifffahrtsstandorten der Welt gehören;
63. eine international konkurrenzfähige und innovationsfreundliche Steuer- und Wirtschaftspolitik bildet die Grundvoraussetzung, um Investitionen in Flottenmodernisierung, seeseitige Dekarbonisierung und maritime Beschäftigung in Deutschland zu ermöglichen und den Standort zu stärken; das Ziel politischer Maßnahmen und struktureller Reformen muss es sein, im scharfen internationalen Wettbewerb zukünftig noch attraktiver zu werden;
64. eine im eigenen Land verankerte Handelsflotte ist von zentraler Bedeutung für die gesamtstaatliche Resilienz der Bundesrepublik; sie sichert eine kontinuierliche Versorgung der Bevölkerung und der Industrie mit essentiellen Gütern und gewährleistet im Krisen- und Verteidigungsfall notwendige Transportmöglichkeiten; daher muss die deutsche Handelsflotte im Sinne des Artikels 27 des Grundgesetzes langfristig erhalten und gestärkt werden; hierfür ist es notwendig, die deutsche Flagge zu stärken.

Der Deutsche Bundestag begrüßt,

65. dass im Rahmen des Nationalen Aktionsplans „klimafreundliche Schifffahrt” künftig auch Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung auf die Wasserstraße unterstützt werden und zeitnah Fördermöglichkeiten vorgelegt werden;
66. dass Fördermittel aus der Küstenschifffahrtsförderrichtlinie (NaMKü) in hohem Maße abgerufen werden und die Förderung fortgeführt werden soll;
67. die Freigabe von Mitteln zum Bau von vier Ersatzneubauten von Behördenschiffen, namentlich für die „Wega“” und „Deneb” im Auftrag des BSH, sowie für zwei Lotsenversetzschiffe im Auftrag des WSV.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel auf,

68. sich bei der International Maritime Organization (IMO) sowie den anderen EU-Mitgliedstaaten für einen gemeinsamen Rahmen für die klimaneutrale Schifffahrt einzusetzen, um damit grenzüberschreite Rechtssicherheit für Investitionen in der maritimen Branche zu schaffen;
69. sich für die Schaffung eines an internationale Standards angelehnten regulatorischen Rahmens für autonome Wasserfahrzeuge einzusetzen, der klare Definitionen, Kategorien und Verantwortlichkeiten enthält und Experimentalräume schafft, um die Technologieführerschaft der maritimen Industrie zu sichern;
70. sich in der Europäischen Union dafür einzusetzen, dass entsprechende europäische Sonderregelungen zum Klimaschutz für die Seeschifffahrt – Emissionshandel und FuelEU Maritime – nach der Annahme künftiger globaler IMO-Regelwerke überprüft werden und entsprechende Beschlüsse im Europäischen Rat zu unterstützen bzw. bestehende europäische Sonderregelungen beizubehalten, wenn globale Übereinkommen nicht zustande kommen;

71. sich für einen umfassenden Bürokratieabbau in der Schifffahrt einzusetzen; dieser sollte insbesondere die Vereinfachung und Harmonisierung von Berichts- und Datenerhebungspflichten die Prüfung von Entbürokratisierungspotentialen im Flaggenrechtsgesetz sowie den Abbau von Doppelregelungen und redundanten Nachweispflichten umfassen, um die administrativen Belastungen für Branche deutlich zu reduzieren;
72. die Tonnagebesteuerung im Einklang mit europäischen Regelungen und Vorgaben gezielt weiterzuentwickeln und insbesondere den Anwendungsbereich für Offshore-Aktivitäten und Schiffsmanagementgesellschaften zu erweitern;
73. sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, dass die Anforderungen von FuelEU Maritime an Einsatz und Nachhaltigkeitsnachweise von Biokraftstoffen an die realen Bedingungen globaler Lieferketten angepasst werden und Nachweispflichten praktikabel, verlässlich und fair ausgestaltet werden;
74. sich international und europäisch dafür einzusetzen, dass Regelungen für Abgasnachbehandlungssysteme für Schiffe regional harmonisiert umgesetzt werden;
75. die Bereitstellung englischsprachiger Informationen durch Behörden und Dienststellen mit maritimem Bezug zu etablieren und hierfür § 23 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) so weiterzuentwickeln, dass Englisch als Verkehrssprache im maritimen Bereich genutzt werden kann;
76. zu prüfen, inwieweit gegenüber Schiffen in offensichtlich unzureichendem technischem Zustand sowie solchen mit erhöhtem Risiko für Umwelt und maritime Sicherheit restriktivere Maßnahmen bei der Durchfahrt durch Hoheitsgewässer ergriffen werden können.

VII. Maritime Fachkräfte

Der Deutsche Bundestag begrüßt

77. die positive Entwicklung bei den Berufsanfängerzahlen in der Seeschifffahrt und die damit sichtbare Wirkung der bisherigen Ausbildungs- und Beschäftigungsförderung am Standort Deutschland;
78. die Fortführung des „Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt“ (Maritimes Bündnis) als bewährte Plattform von Bund, Küstenländern, Wirtschaft und Sozialpartnern zur Nachwuchssicherung;
79. die Ausbildungsplatzförderung in der Seeschifffahrt als zentrales Instrument zur Sicherung seemännischen Know-hows und zur Stabilisierung von Ausbildungskapazitäten an Bord;
80. die Arbeit der „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“ als tragende Säule zur Absicherung und Weiterentwicklung maritimen Know-hows;
81. die fortlaufende und zukunftsfähige Unterstützung von Seemannsmissionen für den Betrieb von Sozialeinrichtungen für Seeleute als Beitrag zu guten Arbeits- und Lebensbedingungen und zur Attraktivität des Berufs.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel auf,

82. sich bei der Internationale Arbeitsorganisation (International Labour Organization) für eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen für Seeleute einzusetzen;
83. das Lotsenwesen zu modernisieren sowie zukunftsfest aufzustellen und insbesondere die Rahmenbedingungen und Strukturen so weiterzuentwickeln, damit Sicherheit, Verlässlichkeit und wirtschaftliche Tragfähigkeit des Lotsenbetriebs gewährleistet werden; die Ausbildung der Lotsen muss durch transparente Kostenstrukturen gestärkt werden und auf europäischer Ebene nach einheitlichen Sicherheits- und Qualitätsstandards durchgeführt werden;

84. Möglichkeiten zu prüfen, erfahrene Lotsinnen und Lotsen auch nach Erreichen der bisherigen Altersgrenze bei Vorliegen der fachlichen und medizinischen Voraussetzungen weiterhin einzusetzen, um vorhandenes nautisches Know-how zu sichern und dem Fachkräftemangel im Lotsenwesen entgegenzuwirken;
85. zu prüfen, wie Deutschland zum europäischen Vorreiter bei der nautischen Ausbildung werden kann. Dabei sind Kooperationen mit der Bundeswehr, der NATO und der EU mitzubetrachten;
86. Beteiligung an der Ausgestaltung der EU-weiten Skills Partnership für den Hafensektor zu prüfen und die nationalen Strukturen (Maritimes Bündnis) einzubeziehen;
87. gemeinsam mit den Sozialpartnern Strategien gegen den Fachkräftemangel zu entwickeln, um die Ausbildung und Qualifizierung von Arbeitskräften sowohl in der Seeschifffahrt als auch in der Hafenlogistik weiter zu verbessern und den Bereich Nachwuchssicherung zu stärken;
88. die maritime Ausbildung als Teil einer nationalen Fachkräftestrategie zu verankern;
89. die rechtlichen und administrativen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass einschlägige Berufserfahrung, insbesondere aus der Fischerei, bei der Erlangung nautischer Befähigungszeugnisse stärker anerkannt und der Zugang über geeignete Qualifizierungswege erleichtert wird;
90. sicherzustellen, dass maritime Englischkompetenzen als Bestandteil der Aus- und Weiterbildung im Bereich der Seeschifffahrt gestärkt werden;
91. gemeinsam mit der maritimen Wirtschaft zu prüfen, wie die Nachwuchsgewinnung und Weiterbildung, insbesondere von Frauen unterstützt werden kann;

VIII. Deutsche, europäische und internationale Fischerei

Der Deutsche Bundestag begrüßt

92. das Förderprogramm für die Flotten-Anpassung in der Nordsee und die Förderung der Flottenerneuerung aus Mitteln des Windenergie-auf-See-Gesetzes (WindSeeG);
93. die Förderung des „Zukunftskutters Nordsee (Kuno)" in Höhe von zehn Millionen Euro; damit unterstützt der Bund die Forschung und Erprobung eines umweltfreundlichen Kuttermodells für die Fischerei der Zukunft;
94. das Inkrafttreten des WTO-Abkommen zur Begrenzung schädlicher Fischereisubventionen als wichtigen Beitrag zur Erreichung des Nachhaltigen Entwicklungsziels 14 (SDG 14) und unterstreicht die Notwendigkeit einer zeitnahen Einigung der WTO hinsichtlich des noch ausstehenden Ergänzungsabkommen zu Überkapazitäten in der Fischerei.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel auf,

95. sich auf EU-Ebene für den grundsätzlichen Erhalt der grundberührenden Fischerei (Krabben-, Muschel- und Plattfischfischerei) einzusetzen;
96. die heimische Fischerei zu erhalten und sie bei der Meeresraumplanung für die ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) neben Nutzungen wie Schifffahrt, Militär, Rohstoffgewinnung, Offshore-Windenergie sowie Meeresschutz hinreichend zu berücksichtigen;
97. sich für den Erhalt und die Stärkung regionaler Häfen und deren Fischerei-Infrastruktur, inklusive kleinerer Werften und der Lager- und Kühl-Logistik einzusetzen; dies dient nicht nur dem nachhaltigen Erhalt der kleinen Fischereibetriebe, sondern auch dem Tourismus;

98. Bestanderhaltungsmaßnahmen, die zur Einhaltung der EU-Umweltvorschriften erforderlich sind, zu ergreifen und Industriefischerei in Meeresschutzgebieten auszuschließen;
99. im Sinne eines netzdienlichen Ausbaus von Windparks die Offshore-Elektrolyse durch die Ermöglichung der hybriden Anbindung von Windparks zu prüfen;
100. angesichts der existenzbedrohenden Lage der Küstenfischer die Empfehlungen der Leitbildkommission zur Zukunft der Ostseefischerei sowie der Zukunftskommission Fischerei, zeitnah umzusetzen und den Dialog über die Umsetzungsschritte mit allen Stakeholdern weiterführen;
101. sich für die direkte Integration von Fischern und relevanten Stakeholdern in Forschung und Entwicklung umwelt- und klimafreundlicher Technologien einzusetzen;
102. die Mittel aus weiteren Versteigerungen von Offshore-Flächen, die in der zweckgebundenen Fischereikomponente des § 58 des WindSeeG gesetzlich verankert sind, auch zur Finanzierung der von der Zukunftskommission Fischerei (ZKF) empfohlenen Maßnahmen zu verwenden;
103. sich auf EU-Ebene für den Erhalt deutscher Fanganteile in den europäischen und internationalen Gewässern, einschließlich der Gewässer benachbarter Drittstaaten, sowie bei Verhandlungen zu Quotenfestlegungen auf neue Arten für einen substantiellen deutschen Anteil einzusetzen;
104. sich auf EU-Ebene bei der Erarbeitung und Umsetzung von EU-Rechtsakten sowohl für eine Reduzierung von bürokratischen Hürden einzusetzen als auch das Maß für die Praktikabilität und Durchführbarkeit von EU-Vorgaben kritisch zu hinterfragen.

IX. Meeresschutz und Meeresforschung

Der Deutsche Bundestag begrüßt

105. die Freigabe von 270 Millionen Euro für den Bau zweier neuer Forschungsschiffe;
106. das Inkrafttreten des Hongkong-Übereinkommens, das einen wichtigen Beitrag leistet, um beim Recycling von Schiffen weltweit höhere Arbeitsstandards, Gesundheitsschutz und Umweltschutz sicherzustellen;
107. Die Arbeit der Deutschen Allianz Meeresforschung mit ihrem wichtigen Beitrag zur Erforschung der Meere und ihrem Engagement in der Wissenschaftskommunikation.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel auf,

108. die Genehmigungspraxis für Schiffsrecyclinganlagen – insbesondere auf deutschen Werften – im Zuge der Umsetzung der europäischen Industrieemissionsrichtlinie-Richtlinie deutlich zu vereinfachen, um den Aufbau heimischer Kapazitäten für umweltgerechtes und wettbewerbsfähiges Schiffsrecycling zu ermöglichen;
109. zu prüfen, wie die deutsche Spitzenposition bei Meeres- und Polarforschung erhalten werden kann;
110. weitere Maßnahmen zur Erreichung der Ziele der EU-Biodiversitätsstrategie 2030 umzusetzen;
111. sich zusammen mit internationalen Partnern für eine regelbasierte Ordnung auf dem Meer, die konsequente Umsetzung des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen und eine effektive Internationale Meeresbodenbehörde einzusetzen, sowie gleichzeitig an der im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und

SPD vereinbarten vorsorglichen Pause für kommerzielle Tiefseebergbauaktivitäten festzuhalten;

112. auch nach Ende des Sofortprogramms, d. h., nach Fertigstellung der schwimmenden Industrieanlage zur Bergung und Entsorgungstechnik, stärker zu unterstützen, das Generationenthema Munitionsaltlasten aus dem Meer im Blick zu behalten.

X. Offshore

Der Deutsche Bundestag begrüßt

113. das Kohlendioxid-Speicher- und Transportgesetz (KSpTG) als wichtigen Schritt, um Carbon-Management-Infrastruktur zu ermöglichen und damit die Dekarbonisierung energieintensiver Industrie sowie eine verlässliche Perspektive für CCS/CCU zu schaffen;

114. die Ergebnisse des North Sea Summit 2026 als wichtigen Schritt zur Vertiefung der energiepolitischen Zusammenarbeit der Nordseeanrainerstaaten; insbesondere den verstärkten Ausbau der Offshore-Windenergie, die Mobilisierung umfangreicher Investitionen in entsprechende Infrastruktur sowie die engere Koordinierung beim Aufbau grenzüberschreitender Stromnetze das Sonderbürgschaftsprogramm des Bundes und der Länder für den Bau von Konvertern und Konverterplattformen;

115. dass die Bundesregierung die Ratifizierung der Änderung von Artikel 6 des Londoner Protokolls auf den Weg gebracht hat, um grenzüberschreitende CO_2-Transporte und die Offshore-Speicherung völker- und nationalrechtlich zu ermöglichen.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel auf,

116. den Rechtsrahmen für die Rettung auf See hinsichtlich Anforderungen und Verantwortlichkeiten klar zu definieren, um die Sicherheit aller Arbeitnehmenden auf See zu gewährleisten und Rechtsunsicherheiten abzubauen;

117. den Netzausbau und die Offshore-Netzanbindungen weiter voranzutreiben, Genehmigung und Umsetzung zu beschleunigen und bewilligte Projekte sicherzustellen;

118. durch eine neue maritime Raumordnung mit verpflichtender Umsetzung des Ökosystem-Ansatzes und dem Ziel, Nutzungskonflikte aufzulösen, vielfältige Nutzungsformen in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone besser miteinander in Einklang zu bringen und zur Entlastung der Meeresschutzgebiete und Gewinnung weiterer Flächen für Offshore-Windenergie verträgliche Ko-Nutzungen zu ermöglichen;

119. Synergieeffekte zwischen unterschiedlichen Nutzungsbereichen (z. B. Fischerei, Offshore-Windenergie, Schifffahrt, Sicherheit, Umwelt- und Artenschutz) zu prüfen;

120. die Fortführung des Sonderbürgschaftsprogramms für den Konverterplattformbau sowie eine Unterstützung für den Schiffs- und Konverterplattformbau sowie für die Hersteller von Großkomponenten für Offshore-Windenergieanlagen (z. B. Fundamente) bei der Bauzeitfinanzierung zu prüfen;

121. den Aufbau einer heimischen Recyclingwertschöpfung für Schlüsselkomponenten – insbesondere Permanentmagnete und seltene Erden – zu prüfen, um kritische Abhängigkeiten zu reduzieren und Europas technologische Souveränität zu stärken;

122. Maßnahmen zum physischen Schutz der Offshore-Windparks sichtbar zu prüfen, insbesondere durch zusätzliche Verkehrs- und Lageüberwachung in der AWZ über das Automatische Identifikationssystem (AIS) hinaus (z. B. nach dem Vorbild integrierter maritimer Überwachungssysteme im Mittelmeerraum), sowie die Zuständigkeiten für den Schutz kritischer Infrastruktur auf See klar und praxistauglich zu regeln;
123. sich für einen kohärenten, europäisch abgestimmten Rahmen zur Stärkung resilienter Lieferketten insbesondere bei Offshore-Windenergieanlagen, Fundamenten, Kabeln, Konvertern und Spezialschiffen für die Offshore-Wind-Branche (u. a. im Kontext des Net-Zero Industry Act) einzusetzen;
124. kritischer Offshore-Infrastruktur wie Offshore-Windparks und deren Netzanbindungssystemen eine klare Rollen- und Aufgabenverteilung zwischen Staat, Sicherheitsbehörden, Netzbetreibern und Anlagenbetreibern festzulegen, Sicherheitsanforderungen kohärent abzustimmen, um Doppelregulierung zu vermeiden, und Transparenz über Umfang und Grenzen erwarteter Betreibermaßnahmen zu schaffen – insbesondere mit Blick auf Investitions-, Finanzierungs- und Versicherungsentscheidungen;
125. den strukturierten Offshore-Dialog zwischen Politik, Übertragungsnetzbetreibern, Industrie und Finanzierungsakteuren im Rahmen der etablierten Treffen des Nordseegipfels weiter auszugestalten und systematisch auszubauen.

Berlin, den 21. April 2026

Jens Spahn, Alexander Hoffmann und Fraktion
Dr. Matthias Miersch und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333