

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36

Maritime Wirtschaft: Sozial-ökologischer und ökonomischer Umbau

Die maritime Wirtschaft leistet einen wichtigen Beitrag zu Wertschöpfung und Arbeitsplätzen in Deutschland. Der Transport von Waren und Gütern über den Schiffsverkehr ist Voraussetzung für weltweiten Handel.

Nicht nur die Bundesländer mit direkter Küstenanbindung profitieren von der Schifffahrt. Auch die Bundesländer mit großer Industrieproduktion sind auf eine leistungsfähige maritime Wirtschaft angewiesen.

Über die letzten Jahre haben sich die Rahmenbedingungen eher verschlechtert. Seit der Weltfinanzkrise von 2008 gab es keine vollständige Erholung im weltweiten Güterverkehr. Der Preiskampf der Reedereien ist schlimmer als je zuvor. Meist wird der Wettbewerb über die geringsten Löhne und schlechtesten Arbeitsbedingungen geführt. Um dieser Entwicklung zu begegnen, müssen wir auf allen Ebenen neue Regeln formulieren. Das Verhältnis zwischen den Bundesländern, dem Bund und der Europaebene muss gemeinsam geklärt werden. Wir brauchen weltweite Spielregeln.

Dabei müssen die Zukunftschancen der Energiewende, Green-Shipping und der E-Mobilität aufgegriffen werden. Die Industrie 4.0 wird auch die maritime Wirtschaft stark verändern. Diese Zukunft müssen wir gemeinsam als Bundesländer und als Bund innerhalb von Europa gestalten.

Dieses Positionspapier soll daher unsere Forderungen aufgreifen und innerhalb der Sozialdemokratie, Bündnispartner*innen und der Gesellschaft diskutiert werden.

Infrastruktur von Häfen und Binnenschifffahrt

Die Hafeninfrastruktur ist das Herz der maritimen Wirtschaft. Die Seehäfen sind weltweite Logistikdienstleister, Beschäftigungs- und Wachstumsmotoren vor Ort und überregional. Die Schiffgrößenentwicklung und der technische Fortschritt sind Wachstumstreiber. Gemeinsam mit allen Akteur*innen müssen wir sozial-ökologische und ökonomische Maßnahmen entwickeln, damit Wachstum und Beschäftigung gesichert und gleichzeitig in die Infrastruktur investiert werden kann.

Die Hafeninfrastruktur muss ihre wichtige Rolle für die Volkswirtschaft wahrnehmen können und gleichzeitig ihrer sozialpolitischen Verantwortung gerecht werden. Damit dies gelingen kann, fordern wir:

- 37
- 38
- 39
- 40
- 41
- 42
- 43
- 44
- 45
- 46
- 47
- die Länder bei der Finanzierung der Hafeninfrasturktur und der Bedeutung der Häfen durch die Gewährung befristeter Finanzhilfen für besonders bedeutsame Investitionen zu unterstützen und damit eine Investitionsoffensive zu starten
 - Weiterentwicklung des Hafenkonzeptes. Wichtige Knotenpunkte wie der Nord-Ostseekanal müssen dabei besonders berücksichtigt werden
 - Hafenhinterlandanbindungen müssen zukünftig beim (Bundesverkehrs)Wegeplan priorisiert und stärker bedacht werden
 - ein Ausbau von bereits vorhandener Infrastruktur im Bereich der Maritimen Wirtschaft muss Konzepten folgen, die sozial-ökologische und ökonomische Kriterien berücksichtigen und gemeinsam mit den umliegenden Regionen abgestimmt werden

48

49 Damit auch die Binnenschifffahrt zur Bewältigung der künftigen Verkehrsprobleme
50 verstärkt beitragen kann, braucht eine zukunftsstarke Binnenschifffahrt leistungsfä-
51 hige Wasserstraßen. Investitionen sind daher unter Beachtung ökologischer Krite-
52 rien auf den Erhalt des vorhandenen Wasserstraßennetzes sowie auf ein modernes
53 Netz- und Betriebsmanagement auszurichten. Damit dies gelingen kann, fordern
54 wir:

55

- 56
- 57
- 58
- 59
- 60
- 61
- 62
- 63
- Abbau von Wartezeiten an Schleusen und die Anpassung der Fahrrinnenbreiten an die Abflusssdynamik
 - Binnenschifffahrt gezielt bei der Modernisierung in der Flotte und der Schiffstechnik zu unterstützen
 - Ausbau von Binnenhäfen zu modernen Logistikzentren und die politische Unterstützung von Investitionen in Verladesyteme
 - gemeinsam mit Logistikketten sollen die Vorteile in der Planung von Binnenschifffahrten einbezogen und verstärkt werden

64

65 ARBEIT(SBEDINGUNGEN) IN DER MARITIME

66 Die Arbeitsbedingungen für Menschen im Bereich der Maritimen Wirtschaft haben
67 für uns einen hohen Stellenwert. Die Arbeitsverhältnisse – gerade für junge
68 Menschen - haben sich in den letzten Jahren deutlich verschlechtert. Wenn wir
69 jungen Menschen eine Perspektive vor Ort und in der maritimen Wirtschaft geben
70 wollen, müssen wir Maßnahmen für einen Mehrwert im maritimen Arbeiten
71 ergreifen. Daher fordern wir:

72

- 73 • Das „Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt“
74 weiterzuführen. Jungen Menschen eine Perspektiven geben und Beschäftigung vor
75 Ort sichern.
- 76 • Initiativen gemeinsam mit den Hafenbetrieben zu entwickeln, um auch verstärkt
77 Frauen auszubilden und zu beschäftigen
- 78 • eine „Agenda zu Möglichkeiten der Fortentwicklung der Beschäftigung in den
79 Häfen“ gemeinsam mit den Sozialpartner*innen zu entwickeln. Dabei muss auch
80 evaluiert werden, inwieweit eine Förderung des Strukturwandels nötig ist
- 81 • die Schiffsbesetzungsverordnung muss gemeinsam mit den Gewerkschaften
82 erarbeitet werden, damit sich die Ausbildung stärker darauf fokussieren kann.
- 83 • internationale Arbeiter*innen-Rechte und internationale (Austausch-
84)Kooperationen müssen mit Hilfe der Vereinten Nationen vorangebracht werden
- 85 • Europaweite einheitliche Heuerstelle statt nationalen Heuerstellen
- 86 • Angleichung der Ausbildung innerhalb der EU
- 87 ◦ STCW lässt zu viel Spielraum
- 88 ◦ In der Ausbildung soll es mehr Informationen über Arbeitnehmer*innenrechte
89 geben
- 90 ◦ Idee: Trennung der Ausbildung von Deck und Maschine
- 91 • Es muss eine Reform der Flaggenregelung geben, sodass keine Verdrängung von
92 Arbeitskräften durch Lohndumping und geringere Qualifizierung mehr möglich ist
- 93

Industriestandort der maritimen Wirtschaft

95 Der Industriestandort für die Verarbeitung und Bebauung im Bereich des
96 Schiffsbaus nimmt für uns einen besonderen Stellenwert ein. Gute Arbeit und faire
97 Bezahlung in der Metall- und Industriebranche sind auch aufgrund der Tradition in
98 der Sozialdemokratie ein wichtiger Baustein. Gemeinsam wollen wir dabei helfen,
99 dass die Produktion langfristig in Deutschland bleibt. Dafür sind auch
100 Transformationsprozesse notwendig. Massenfertigung wird es in Deutschland
101 aufgrund des gewachsenen Kostendrucks nicht mehr geben können. Die
102 Produktion muss sich stärker in spezialisierte Bereiche entwickeln. Daher wollen
103 wir:

104

- 105 • einen Runden Tisch für Evaluierung bei der Spezialisierung im Schiffbau mit allen
106 Akteur*innen einrichten.
- 107 • Innovationsförderung im Schiffbau
- 108 • Überwasserschiffbau als Schlüsselindustrie anzuerkennen

- 109 • Tarifbindung von Werkvertragsunternehmen durchsetzen. Die Mitbestimmung und
110 Sozialpartnerschaft achten. Besonders in der Fertigung beim Schiffbau.

111 Maritime Wirtschaft in den Ebenen: Land, Bund und Europa

112 Die maritime Wirtschaft wird in unterschiedliche Ebenen diskutiert und behandelt. So un-
113 terschiedlich wie die Ebenen sind auch die Interessen der Akteur*innen. Damit die mari-
114 time Wirtschaft dauerhaft gesichert werden kann, müssen die unterschiedlichen Ebenen
115 besser zusammenarbeiten. Daher fordern wir:

- 116
- 117 • den Grundgedanken „Kooperation statt Konkurrenz“ stärker in der Hafenwirtschaft
118 zu verfolgen. Gemeinsam soll evaluiert werden, wie eine Spezialisierung der Häfen
119 möglich ist und wie eine gerechte Verteilung von Geschäftsfeldern im Rahmen von
120 Häfenkooperation gelingen kann
 - 121 • bessere Bund-Länder-Koordination. Dies kann durch die Beibehaltung der
122 Maritimen Konferenz gelingen. Ein Hafenkonzept muss finanziell vom Bund
123 unterstützt werden. Die Hafenlast darf nicht alleine vom Norden getragen werden.
124 Der Bund steht in der Pflicht für die bundesweit wichtige Infrastruktur zu sorgen
 - 125 • Bindung von Förderung an unseren Standard guter Arbeit
 - 126 • für die Kooperationsperspektive in Europa brauchen wir neue
127 Umweltanforderungen für EU-Häfen. Nachhaltige und sozial-ökologische Häfen
128 müssen in Europa bessergestellt werden. Außerdem darf keine europäische
129 Ausschreibung ohne faire Wettbewerbsbedingungen stattfinden

130

131 **Zukunftschancen: Elektromobilität, Offshore und Industrie 4.0**

132 Die alternativen Antriebe sind auch in der Maritimen Wirtschaft nicht mehr wegzudenken.
133 Sie bieten große Zukunftschancen, eine elektronische (Binnen-)Schifffahrt zu gestalten.
134 Wir brauchen die Elektromobilität daher auch in der politischen und wirtschaftlichen De-
135 batte. Wir müssen diese Zukunftschance nutzen, um Wachstum, Arbeit und Wohlstand zu
136 generieren. Wir fordern daher:

- 137
- 138 • Forschung und Entwicklung für die Elektromobilität nicht nur auf den
139 Straßenverkehr zu beschränken.
 - 140 • Neue Umweltanforderung für Häfen. E-Schiffe sollen in Zukunft besonders
141 bevorzugt werden
 - 142 • Unterstützung vom Aufbau und Entwicklung von Batteriefabriken. Durch
143 Finanzierung über staatliche Banken oder Anschubfinanzierungen
- 144

145 Offshore-Wind ist eine Zukunftschance für unsere Volkswirtschaft. Sie bringen Arbeit und
146 Wohlstand. Es liegt an uns, diese Chance zu ergreifen und auszubauen. Daher wollen wir:

147

- 148 • den technologischen Vorsprung durch Forschung und Entwicklung weiter
149 voranbringen. Dazu zählen die Referenzprojekte von Industrie und Politik
- 150 • einen Masterplan für den Netzausbau im Bereich der Offshore-Energie vorantreibe
- 151 • Zukunftsideen wie Offshore-Windparks als Tankstellen auf den Meeren
152 vorantreiben und politisch unterstützen. Damit wir die Verknüpfung von
153 Elektromobilität und Offshore-Windparks in der Maritimen Wirtschaft schaffen.

154

155 Industrie 4.0 und Arbeit 4.0 und damit einhergehend die Automatisierung aller Arbeitsbe-
156 reiche, wird auch in der maritimen Wirtschaft Einfluss nehmen. Wir wollen diesen Prozess
157 für alle Menschen positiv gestalten. Daher fordern wir:

158

- 159 • Die Digitalisierung und Anwendung von Industrie 4.0 in der Maritimen Wirtschaft
160 zu begleiten und durch Konzepte gemeinsam mit den Gewerkschaften Arbeit 4.0
161 voran zu bringen
- 162 • Initiativen für digitale Bildung und lebensbegleitender Qualifizierung und die
163 Nutzung der IT für gesundheitsförderliche Arbeitsplätze
- 164 • attraktive, lebensphasenorientierte Arbeitszeitmodelle
- 165 • Beteiligung und Mitbestimmung der Beschäftigten insbesondere bei Einführung
166 neuer Technologien