

presse

Beim Maritimen Bündnis wartet eine Menge Arbeit auf die Bundesregierung

Zur Zukunft des maritimen Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung erklärt der Maritime Koordinator der SPD-Bundestagsfraktion Uwe Beckmeyer:

Der Schlingerkurs, den Union und FDP bei der schiffahrtspolitischen Förderung bisher gefahren sind, führt ins Abseits. Erst auf Druck der Sozialpartner, der Küstenländer und auch der SPD hat die Bundesregierung das Steuer herumgerissen und auf die geplante Streichung der Fördermittel im Bundeshaushalt 2012 verzichtet. Nach dieser Kehrtwende muss die Koalition endlich sagen, wohin die Reise gehen soll, fordert Uwe Beckmeyer.

Die Bundesregierung muss endlich die Ärmel aufkrempeln, um das Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung abzusichern. Der Verband Deutscher Reeder (VDR) hat jetzt zugesagt, einen Solidarbeitrag von jährlich mindestens 30 Millionen Euro zu erbringen, um den Bündnisanstrengungen nachzukommen. Das ist gut, doch auf die Regierungskoalition wartet noch eine Menge Arbeit.

Der Schlingerkurs, den Union und FDP bei der schiffahrtspolitischen Förderung bisher gefahren sind, führt ins Abseits. Erst auf Druck der Sozialpartner, der Küstenländer und auch der SPD hat die Bundesregierung das Steuer herumgerissen und auf die geplante Streichung der Fördermittel im Bundeshaushalt 2012 verzichtet. Nach dieser Kehrtwende muss die Koalition endlich sagen, wohin die Reise gehen soll.

Der gemeinsame Weg, seemännisches Knowhow in Deutschland zu halten und auszubauen, ist bisher nur in Teilen gelungen. Problematisch ist insbesondere die zunehmende Zahl von Ausflaggungen unter Billigflaggen. Daher müssen Bundesregierung und Sozialpartner neue Ziele vereinbaren, um mehr Handelsschiffe unter deutsche Flagge zu bringen. Zudem muss das Verhältnis

zwischen deutscher Flagge und ausgeflaggten Schiffen deutscher Eigner verbessert werden.

Es ist an der Regierungskoalition, neue Initiativen für das maritime Bündnis zu entwickeln. Die SPD fordert seit langem von der Bundesregierung, die Effekte der Bündnisanstrengungen und des Tonnagesteuersystems auf die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Handelsflotte zu dokumentieren. Dazu gehört es auch, die Auswirkungen der vollen Freizügigkeit innerhalb der EU auf den deutschen Arbeitsmarkt zu untersuchen.

Zudem muss die Bundesregierung endlich das Seearbeitsgesetz vorlegen, um das internationale Seearbeitsübereinkommen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen von Seeleuten von 2006 zeitnah zu ratifizieren. Im gesamten schiffahrtspolitischen Prozess muss es jetzt heißen: auf zu neuen Ufern, damit der deutsche Standort gestärkt wird.