

MCG e. V. · c/o Kai Ahrendt · Steinstraße 25 · 24118 Kiel

An den
Europaausschuss des Schleswig-
Holsteinischen Landtages
Postfach 7121
24171 Kiel

Vorsitzender:
Dr. Kai Ahrendt
Stellvertreter:
Michael v. Baur
Dr. R. Horn
Thees Thiel

Kiel, den 13.03.2013

Stellungnahme „Blaues Wachstum“

Hiermit möchte ich kurz zu den Fragen der Fraktionen im Schleswig-holsteinischen Landtag Anregungen geben:

- Zwingend notwendig ist eine zeitgemäße Zusammenarbeit der fünf norddeutschen Küstenländer. Die maritimen Probleme und ihre Lösungen machen nicht an Landesgrenzen halt.
- Die vornehmlich für Hamburg notwendige Elbvertiefung darf nicht auf Kosten von SH und Niedersachsen gehen. Der Vorteil liegt in Hamburg und die Risiken werden auf SH und Niedersachsen abgewälzt. Hier ist eine intensive Kooperation notwendig.
- SH muss seine Hafenwirtschaft modernisieren. Unter den 30 Häfen unseres Landes sind keine geeigneten Partner des Seehafens Hamburg für den zukünftigen Nordverkehr! Stichwort: Container Feeder Verkehr zwischen SH und HH.
- integrierte Transportketten, die auf die Nutzung der umweltfreundlichen Schifffahrt abgestimmt sind, müssen weiter gefördert werden. Dies betrifft die Anschubfinanzierung für den kombinierten Verkehr im Vor- und Nachlauf und ebenso die Anschubfinanzierung für den Hauptlauf auf dem Wasser (Marco-Polo-Programm). Die Häfen als Bindeglied müssen Teil eines solchen Förderkonzepts sein. Dies muss sowohl die Forschung (technologische Innovationen) als auch die benötigte Suprastruktur umfassen.
- Da im Moment alle europäischen Förderprogramme auslaufen besteht große Unsicherheit, wie es weiter geht, welche Schwerpunkte die Kommission setzen wird. Es klafft eine Lücke bis mindestens Ende 2014.

- Setzen Sie sich für die Sanierung und Ertüchtigung des Nord-Ostsee-Kanals auch auf europäischer Ebene ein. Der NOK ist im Rahmen der von der EU und der Bundesrepublik geförderten „Short Sea Shipping“- und „From Road to Sea“-Politik die entscheidende Verbindung zwischen Ostsee, Nordsee und Biskaya. Er ist zugleich Teil des Transeuropäischen Netzes (TEN) und eine bestehende Infrastruktur von nationalem und übernationalem Interesse. Zusätzlich muss erwähnt werden, dass der geringere Schadstoffausstoß der Schiffe im Transit durch den NOK im Vergleich zu dem längeren Seeweg um Skagen oder umgelenkte Transporte via Straßen einen wichtigen Beitrag zu den Klimazielen der Bundesrepublik Deutschland leistet.
- Die Marine Biotechnologie sowie eine nachhaltige und wertschöpfende Nutzung von lebenden Meeresressourcen sind wichtiger Bestandteil einer zukunftsorientierten maritimen Wirtschaft. Dabei ist der Ausbau der auf die Marine Biotechnologie ausgerichteten F&E-Aktivitäten ein konkretes Handlungsfeld. Ebenso die Unterstützung von KMU, die innovative Produkte und Dienstleistungen auf Basis von Molekülen, Organismen oder Systemen aus dem Meer entwickeln und vermarkten, kann diesen noch jungen Wirtschaftszweig unterstützen. Beispiele für das große Potential der Marinen Biotechnologie sind pharmazeutisch wirksame Substanzen, neue Produkte für die Konsumindustrie (Kosmetik und Nahrungsergänzung) sowie Dienstleistungen und Produkte im Umweltbereich (Testsysteme auf Basis aquatischer Organismen oder Zellen zur Messung der Toxizität von Umweltgiften). Schleswig-Holstein hat für den Ausbau dieser Aktivitäten eine hervorragend aufgestellte Forschungslandschaft und motivierte Akteure.
- Marine Aquakultur kann auch in deutschen Küstengewässern betrieben werden, vor allem in der Ostsee. Sogenannte multitrophe „Null-Emissions-Anlagen“ müssen über Feldversuche erprobt werden. Multitrophe „Null-Emissions-Anlagen“ können ein weltweiter Exportschlager werden.
- Aquakultur in Offshore-Windparks ist ebenfalls möglich. Eine Integration der Aquakultur in den Offshore Windpark Betrieb führt dann zu einer nachhaltigen Raumnutzung mit Win-Win Situationen für alle Beteiligten. Hier sind ebenfalls Feldversuche notwendig.
- Für Feldversuche müssen die administrativen Rahmenbedingungen wesentlich vereinfacht werden.
- Die Förderkulisse der EU muss sich grundlegend ändern: Nicht mehr sektorale Förderprogramme sollten im Vordergrund stehen, sondern Förderprogramme die einen integrativen Ansatz verfolgen, also z. B. technische Weiterentwicklung von Energiegewinnung im Meer mit gleichzeitiger nachhaltiger Nahrungsmittelproduktion.
- Ebenso muss die Förderkulisse des Landes durchlässiger sein für die Entwicklung von innovativen Produkten, die eben nicht nur sektoral unterstützt werden, sondern fachübergreifend.
- Die integrierte Meerespolitik der EU muss mehr die Interaktionen von Land-Meer berücksichtigen und auch ein Küstenzonenmanagement integrieren.

- Die maritime Politik muss Anreize schaffen, dass Unternehmen bereit sind integrative Nutzungskonzepte zu entwickeln und zu erproben. Ein klassisches Beispiel ist die Ko-Nutzung von Offshore-Windparks. Diese wird zur Zeit von den Offshore-Windparkbetreiber überwiegend abgelehnt, da keine Anreize, eher nur Risiken, für eine Ko-Nutzung, z. B. durch Aquakultur oder weiter Energiegewinnung vorhanden sind.
- Für neue, zukunftssträchtige und nachhaltige Technologien sollten Abschreibungsmöglichkeiten auch über den Abschreibungszeitraum möglich sein.

Dr. Kai Albrecht