



Rede von Herbert Behrens zu Protokoll gegeben am 30.03.2017

Rede von Herbert Behrens, 30. März 2017

An dem vorliegenden Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen hat auch die Fraktion Die Linke wenig auszusetzen; denn damit wird nur die Richtlinie 2010/65/EU des Europaparlaments und des Europäischen Rates vom 20. Oktober 2010 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und Auslaufen aus EU-Häfen in nationales Recht umgesetzt. Das Ziel dabei ist die Sicherstellung des ordnungsgemäßen Schiffsverkehrs.

Zur Erfüllung dieser Richtlinie ist in Deutschland ein System zur Verfügung gestellt worden, das alle Meldungen entgegennimmt und an die zuständigen maritimen Behörden weiterleitet. Es ist höchste Zeit, dass dafür die entsprechende gesetzliche Regelung eingerichtet wird; denn das neue System ist schon vor fast zwei Jahren, nämlich am 27. Mai 2015, in Betrieb genommen worden.

Bisher wurden gesetzlich vorgeschriebene Meldungen einzeln an oft mehrere zuständige Behörden von den Meldenden geschickt. Künftig soll eine Meldung, die über das Zentrale Meldeportal abgegeben wird, erst einmal über die zuständige Bundesbehörde auf Anforderung der empfangenden Stelle bei der

bereitgestellten Eingangsschnittstelle eingehen. Im Zentralen Meldeportal sind lediglich der Meldungstyp und eine Anlaufreferenznummer ersichtlich. Letztere ist eine standardisierte Referenznummer, die bei jeder Meldung anzugeben ist. Das dient der Zuordnung des Vorgangs zu einem bestimmten Hafenbesuch. Anschließend werden die Meldungen dann mit einer technischen Rückmeldung an den Melder nach einer Prüfung angenommen oder abgelehnt.

Aus datenschutztechnischer Sicht ist der Gesetzentwurf unbedenklich; denn die Verarbeitung der Schiffsmeldungen beschränkt sich hier auf den Empfang, die Weiterleitung und die Löschung von Daten durch die zuständige Behörde. Eine inhaltliche Zugriffsmöglichkeit ist für das Meldeportal nicht vorgesehen.

Die ergänzende Anregung des Bundesrates, dass die Meldungen nicht nur im Bundesanzeiger, sondern auch im Verkehrsblatt zu veröffentlichen sind, ist angesichts der weitverbreiteten Nutzung des Verkehrsblatts im Seeverkehr zu begrüßen.

So weit, so gut. Aber mit diesem Gesetzentwurf sind allerdings noch keine Weichen für die maritime Arbeit der Zukunft gestellt. Davon ist die Bundesrepublik noch weit entfernt, wie auch die DGB-Vorsitzende Katja Karger bestätigte. Ich zitiere aus der Verdi-Zeitung „Schifffahrt“: „Im Hafenbereich wurde der Anschluss an Arbeit 4.0 und die Digitalisierung bisher weitgehend verpasst, es liegt strukturell ziemlich viel im Argen. Es müssen dringend Ideen und Lösungen für die Zukunft her.“

Heute Morgen, bei der Debatte über die Zukunft der maritimen Industrie, hatten die Kolleginnen und Kollegen der Koalitionsfraktionen die Gelegenheit, ihre Ideen einzubringen. Aber stattdessen war in ihrem Antrag nur zu lesen, dass der Bundestag

beschließen möge, „im Zuge der Digitalisierungs- und Automatisierungsprozesse und der zu erwartenden Entwicklungen in den deutschen Häfen geeignete Lösungsansätze in Hinblick auf die Ausbildungs- und Beschäftigungsstrategien zu finden“. Am Ende einer Regierungsperiode ist die bloße Erklärung einer Absicht, in Zukunft Lösungen zu finden, mehr als dürftig. An dieser Stelle haben Sie Ihre Amtszeit verschlafen, meine Damen und Herren der CDU/CSU und der SPD!

Ich kann Ihnen nur raten, endlich die dringlichen Aufgaben, vor denen angesichts Automatisierung und Digitalisierung die Kolleginnen und Kollegen in den Häfen, Werften und auf hoher See stehen, ernst zu nehmen. Gehen Sie auf die berechtigte Kritik ihrer Gewerkschaft Verdi, die letztes Jahr gezwungen wurde, aus dem Maritimen Bündnis auszusteigen, ein. Verhandeln Sie auf Augenhöhe über Maßnahmen, die die Digitalisierung und Automatisierung im maritimen Sektor für die nächsten Jahrzehnte sozialverträglich regeln können. Bieten Sie den Kolleginnen und Kolleginnen wieder eine Zukunftsperspektive!