



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie



Nationale Maritime Konferenz

12. Nationale Maritime Konferenz

Wirtschaft braucht MEER



bmwi.de

Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi)
Öffentlichkeitsarbeit
11019 Berlin
www.bmwi.de

Stand

Mai 2021

Gestaltung

Vagedes & Schmid GmbH

Bildnachweis

Dr. Angela Merkel: Foto: Bundesregierung/Steffen Kugler
Peter Altmaier: © BPA/Steffen Kugler
Norbert Brackmann: © Medienbüro am Reichstag
Claus Ruhe Madsen: Foto: Kristina Becker – photovisionen
Andreas Scheuer: Quelle: Daniel Biskup
Annick Girardin: © Dicom Francis Pellier
Prof. Dr. Antje Boetius: © Alfred-Wegener-Institut/Kerstin Rolfes
Manuela Schwesig: © Medienbüro am Reichstag
Reinhard Meyer © Staatskanzlei
Yared Dibaba: © Oliver Reetz

Inhalt

Programm der 12. Nationalen Maritimen Konferenz	
1. Konferenztag (10. Mai 2021).....	4
2. Konferenztag (11. Mai 2021).....	6
Fotos und Kurzviten der Redner und Panelisten	
1. Konferenztag	8
2. Konferenztag	15
Abschlusspanel	19
FORUM „Maritime Sicherheit, Marine und Schlüsseltechnologien“	
Programm, Redner und Panelisten	24
Positionspapier Forum „Maritime Sicherheit, Marine und Schlüsseltechnologien“ ...	29
FORUM „Offshore Windenergie“	
Programm, Redner und Panelisten	36
Positionspapier Forum „Offshore-Windenergie“	42
FORUM „Die Schifffahrt als Garant für den Wirtschaftsstandort Deutschland in Europa und der Welt“	
Programm, Redner und Panelisten	49
Positionspapier Forum „Die Schifffahrt als Garant für den Wirtschaftsstandort Deutschland in Europa und der Welt“	54
FORUM Meerestechnik „Nachhaltige Nutzung der Meere“	
Programm, Redner und Panelisten	66
Positionspapier Forum „Nachhaltige Nutzung der Meere“	71
FORUM Schiffbau	
„Aufträge und Beschäftigung im Heute und für das Morgen sichern“	
Programm, Redner und Panelisten	80
Positionspapier Forum „Aufträge und Beschäftigung im Heute und für das Morgen sichern“	88
FORUM „Deutsche Seehäfen im Wettbewerb stärken, gute Arbeit sichern und Transformation ermöglichen“	
Programm, Redner und Panelisten	95
Positionspapier Forum „Deutsche Seehäfen im Wettbewerb stärken, gute Arbeit sichern und Transformation ermöglichen“	99

12. Nationale Maritime Konferenz

Wirtschaft braucht MEER

Programm – 10. Mai 2021

Moderation: Yared Dibaba

11.00 Uhr

Pressekonferenz

Peter Altmaier, MdB, Bundesminister für Wirtschaft und Energie

Andreas Scheuer, MdB, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Norbert Brackmann, MdB, Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft

Manuela Schwesig, Ministerpräsidentin des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Harry Glawe, MdL, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Claus Ruhe Madsen, Oberbürgermeister der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Ca. 13.00 Uhr

Beginn der 12. Nationalen Maritimen Konferenz (NMK)

Begrüßung

Norbert Brackmann, MdB, Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft

Grußwort

Manuela Schwesig, Ministerpräsidentin des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern

Talk im Terminal

Norbert Brackmann, MdB, Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft

Harry Glawe, MdL, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Grußwort

Claus Ruhe Madsen, Oberbürgermeister der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Talk im Terminal

Norbert Brackmann, MdB, Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft

Harry Glawe, MdL, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Claus Ruhe Madsen, Oberbürgermeister der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

- Rede**
Seine Königliche Hoheit Kronprinz Haakon von Norwegen
- 14.00 Uhr** **Rede der Schirmherrin**
Dr. Angela Merkel, Bundeskanzlerin der Bundesrepublik Deutschland
- Impuls**
Peter Altmaier, MdB, Bundesminister für Wirtschaft und Energie
- Live-Schalte zur Demonstration der Landstromanlage im Hafen Rostock/Warnemünde**
Moderation: Dörthe Graner
- Ca. 15.00 Uhr** **Impuls**
Cora van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Ministerin für Infrastruktur und Wasserwirtschaft, Niederlande
- Impuls**
Kerstin Jorna, Generaldirektorin DG GROW, Europäische Kommission in Brüssel
- Interview „Maritime Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland“**
Prof. Dr. Burkhard Lemper, Vorsitzender der Geschäftsführung des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, ISL
- Live-Schalte zur Vorstellung des Forschungsprojektes „MUM“**
Moderation: Dörthe Graner
- Ca. 15.35 Uhr** **Impuls**
Annegret Kramp-Karrenbauer, Bundesministerin der Verteidigung
- Ca. 15.45 Uhr** **Parallele Branchenforen I**
- FORUM**
„Maritime Sicherheit, Marine und Schlüsseltechnologien“
- FORUM**
„Offshore-Windenergie“
- Ca. 17.20 Uhr** **Perspektivimpuls**
Andreas Scheuer, MdB, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur
- Resümee**
Norbert Brackmann, MdB, Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft

Programm – Dienstag, 11. Mai 2021

Moderation: **Yared Dibaba**

9.00 Uhr

Impuls

Annick Girardin, Ministerin für Meeresangelegenheiten, Frankreich

Vorstellung des Forschungsprojektes „MethQuest“

Ca. 9.20 Uhr

Podium Generale

Bedeutung und Perspektiven der maritimen Wirtschaft 2030 für Deutschland und Europa – Wertschöpfung, Umwelt und Klima sowie Forschung und Entwicklung in Einklang bringen

Moderation: **Georg Ehrmann**, Maritime Plattform e.V.

Panel

Prof. Dr. Antje Boetius, Direktorin, Alfred-Wegener-Institut, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung

Norbert Brackmann, MdB, Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft

Felix Eichhorn, Präsident AIDA Cruises

Prof. Dr. Veronika Grimm, Inhaberin des Lehrstuhls für Volkswirtschaftslehre, insbesondere Wirtschaftstheorie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg und Mitglied im Sachverständigenrat (tbc)

Matthias Schulze, Executive Vice President Siemens Marine, Siemens AG

Ca. 10.20 Uhr

Parallele Branchenforen II

FORUM

„Die Schifffahrt als Garant für den Wirtschaftsstandort Deutschland in Europa und der Welt“

FORUM MEERESTECHNIK:

„Nachhaltige Nutzung der Meere“

Ca. 11.55 Uhr

Live-Schalte zur Vorstellung des Forschungsprojektes „FernSAMS“

Moderation: **Dörthe Graner**

Ca. 12.15 Uhr

Rede

Kitack Lim, Generalsekretär der International Maritime Organization (IMO)

Ca. 12.25 Uhr

Parallele Branchenforen III

FORUM SCHIFFBAU:

„Aufträge und Beschäftigung im Heute und für das Morgen sichern“

FORUM

„Deutsche Seehäfen im Wettbewerb stärken, gute Arbeit sichern und Transformation ermöglichen“

Ca. 14.05 Uhr

Maritimer Ausblick

Norbert Brackmann, MdB, Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft

Ca. 14.20 Uhr

Abschlusspanel der 12. Nationalen Maritimen Konferenz

Moderation: **Georg Ehrmann**, Maritime Plattform e.V.

Jörg Cezanne, MdB, Deutscher Bundestag, Fraktion Die Linke

Rüdiger Kruse, MdB, Deutscher Bundestag, Fraktion CDU/CSU

Claudia Müller, MdB, Deutscher Bundestag, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Hagen Reinhold, MdB, Deutscher Bundestag, Fraktion der Freien Demokraten

Johann Saathoff, MdB, Deutscher Bundestag, SPD-Fraktion

Dipl.-Ing. Harald Fassmer, Geschäftsführer, Fr. Fassmer GmbH & Co. KG

Enak Ferlemann, MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und Digitale Infrastruktur

Petra Mahnke, Stellvertretende Vorsitzende und Geschäftsführerin, Gesellschaft für Maritime Technik e.V – GMT

Vizeadmiral Kay-Achim Schönbach, Inspekteur der Marine

Stefan Thimm, Geschäftsführer, Bundesverband der Windparkbetreiber Offshore e.V.

Ca. 15.10 Uhr

Resümee

Norbert Brackmann, MdB, Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft

Fotos und Kurzviten der Redner und Panelisten



Dr. Angela Merkel
MdB, Bundeskanzlerin
der Bundesrepublik
Deutschland

Schirmherrin der
12. Nationalen Mariti-
men Konferenz



Peter Altmaier
MdB, Bundesminister für
Wirtschaft und Energie

1. Konferenztag – 10. Mai 2021



Norbert Brackmann

MdB, Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft

Norbert Brackmann absolvierte 1973 das Abitur an der Lauenburgischen Gelehrtenschule in Ratzeburg. Anschließend verpflichtete er sich als Zeitsoldat für zwei Jahre, in dessen letzter Verwendung er Zugführer in einer Instandsetzungskompanie war. Von 1975 an studierte er Rechtswissenschaft an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel. Das Studium schloss er 1979 mit dem ersten Staatsexamen und nach Ableistung des Referendariats 1982 auch mit dem zweiten juristischen Staatsexamen ab.

Seit 1982 war Brackmann beim NDR in Hamburg tätig. Zunächst als Referent des Programmdirektors Hörfunk, von 1985 bis 2000 als Abteilungsleiter Sendeleitung Hörfunk. Ab 2000 leitete er den Bereich Neue Medien, den er zuvor als Stabsstelle des Intendanten aufbaute. In dieser Funktion war er verantwortlich für die Internet- und Videotextangebote des NDR, die ARD Gemeinschaftseinrichtung tagesschau.de sowie das Intranet des NDR. Mit der Wahl zum Deutschen Bundestag 2009 ist er beurlaubt.

Norbert Brackmann war Mitbegründer der im Jahre 2000 gegründeten Digitalradio Nord GmbH und bis 2010 einer ihrer Geschäftsführer. Seit 2009 ist Norbert Brackmann Mitglied des Deutschen Bundestages und vertritt als direkt gewählter Abgeordneter den Wahlkreis Herzogtum Lauenburg und Stormarn-Süd.

Von 2009 bis 2018 war Brackmann Mitglied des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages. In dieser Zeit war er u. a. Hauptberichterstatter für den Etat des Bundesfinanzministeriums sowie des Bundesverkehrsministeriums, Vorsitzender des Bundesfinanzierungsgremiums, Mitglied sowie Vorsitzender des Rechnungsprüfungsausschusses.

Norbert Brackmann ist seit dem 11. April 2018 der Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft. In dieser Funktion koordiniert und bündelt er Maßnahmen der Bundesregierung zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland in den Bereichen Schiffbau, Seeschifffahrt, Hafenwirtschaft und Meerestechnik. Er repräsentiert die Bundesregierung auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene und ist insbesondere Ansprechpartner für die Wirtschaft und Verbände aus allen Sektoren der maritimen Wirtschaft.



Manuela Schwesig

Ministerpräsidentin des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Manuela Schwesig wurde am 23. Mai 1974 in Frankfurt (Oder) geboren. Sie ist verheiratet und hat zwei Kinder.

Nach dem Abitur am Gymnasium Seelow absolvierte sie ein Studium an der Fachhochschule für Finanzen in Königs Wusterhausen mit dem Abschluss als Diplom-Finanzwirtin (FH). Von 1992 bis 2000 arbeitete sie im Finanzamt Frankfurt (Oder), von 2000 bis 2002 im Finanzamt Schwerin. 2002 wechselte sie in das Finanzministerium MV.

Von Oktober 2008 bis Oktober 2011 war Manuela Schwesig Ministerin für Soziales und Gesundheit und von Oktober 2011 bis Dezember 2013 Ministerin für Arbeit, Gleichstellung und Soziales des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Von Dezember 2013 bis Juni 2017 war sie Bundesministerin für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. Von Oktober 2011 bis Dezember 2013 gehörte sie dem Landtag von Mecklenburg-Vorpommern an.

Seit Januar 2003 ist Manuela Schwesig Mitglied der SPD. Von 2004 bis 2008 war sie Mitglied der Stadtvertretung der Landeshauptstadt Schwerin, von Oktober 2007 bis Oktober 2008 Vorsitzende der SPD-Fraktion. Seit 2005 gehört Schwesig dem SPD-Landesvorstand an, wurde 2013 stellvertretende SPD-Landesvorsitzende. Im Juli 2017 wurde sie zur Vorsitzenden der SPD in MV gewählt. Von November 2009 bis September 2019 war sie stellvertretende Bundesvorsitzende der SPD.

Seit dem 4. Juli 2017 ist Manuela Schwesig Ministerpräsidentin des Landes Mecklenburg-Vorpommern.



Claus Ruhe Madsen

Oberbürgermeister der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Claus Ruhe Madsen wurde 1972 in Kopenhagen geboren und wuchs später an der Nordsee auf. Dort hat er 1992 am Struer Statsgymnasium als Jahrgangsbester sein Abitur gemacht.

Nach der Schule wollte er zur „Kongelig livgarde“. Auf Rat seines Vaters hin entschied Madsen jedoch, sich im Ausland weiterzubilden. Mit nur einem Koffer verließ er Dänemark und kam ins Ruhrgebiet in ein skandinavisches Möbelhaus. Dort arbeitete er im Lager und in der Auslieferung sowie im Verkauf und lernte neben Deutsch auch, wie man Möbel aufbaut. Wenig später wurde er Verkaufsleiter und Handelsfachwirt.

1997 kam Claus Ruhe Madsen nach Rostock, gründete mit Partnern die Möbel Wikinger GmbH und wurde deren Geschäftsführer. Von 2013 bis 2019 war Claus Ruhe Madsen ehrenamtlicher Präsident der Industrie- und Handelskammer. Seit 2017 übernimmt er die Organisation der Hanse-Tour Sonnenschein, die Spenden für krebs- und chronisch kranke Kinder sammelt. Außerdem trainiert er eine Jugendhandballmannschaft.

Am 16. Juni 2019 wurde Claus Ruhe Madsen zum Oberbürgermeister gewählt. Die siebenjährige Amtszeit begann am 1. September 2019.

Claus Ruhe Madsen ist verheiratet und hat eine Tochter.



Harry Glawe

MdL, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Harry Glawe wurde am 15. Dezember 1953 in Greifswald geboren. Er ist verheiratet, hat drei Kinder und ist evangelisch.

Von 1970 bis 1973 absolvierte er an der Medizinischen Fachschule Greifswald eine Ausbildung zum Krankenpfleger. Zwischen 1985 und 1989 hat er in einem Hochschulfernstudium an der Humboldt-Universität Berlin den Abschluss zum Diplomkrankenpfleger erlangt. Von 1973 bis 1991 war Harry Glawe als Krankenpfleger tätig, ab 1978 als Stationspfleger an der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald, Klinik für Neurologie und Psychiatrie.

Seit März 1990 ist Harry Glawe Mitglied der CDU. Dem Landtag Mecklenburg-Vorpommern gehört er seit dem 15. November 1994 an. Von 1998 bis 2006 war er stellvertretender Vorsitzender der CDU-Landtagsfraktion, von 2006 bis 2009 deren Parlamentarischer Geschäftsführer und von 2009 bis 2011 deren Vorsitzender.

Seit Oktober 2011 ist Harry Glawe Wirtschaftsminister des Landes Mecklenburg-Vorpommern – zunächst Minister für Wirtschaft, Bau und Tourismus und seit November 2016 Minister für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit. Seit November 2020 ist er außerdem stellvertretender Ministerpräsident des Landes Mecklenburg-Vorpommern.



Seine Königliche Hoheit Kronprinz Haakon von Norwegen

Königreich Norwegen

Als norwegischer Thronfolger engagiert sich Seine Königliche Hoheit (SKH) Kronprinz Haakon auf nationaler und internationaler Ebene für ein breites Spektrum von Anliegen. Jugendarbeit, globale Entwicklung und die Meere liegen ihm dabei besonders am Herzen.

Seit 2003 ist der Kronprinz Goodwill Ambassador des UNDP mit Schwerpunkt auf den Zielen für nachhaltige Entwicklung. SKH ist Mitbegründer von Global Dignity und engagiert sich aktiv für den Humanitären Fonds des Kronprinzen und der Kronprinzessin, der Projekte für junge Menschen unterstützt und Youth Leadership in Norwegen stärkt.

Jedes Jahr leitet SKH norwegische Delegationen im Ausland zur Festigung der bilateralen Beziehungen in den Bereichen Handel, Industrie, Wissenschaft und Humanitäres. Zudem vertritt er Norwegen bei den Vereinten Nationen.

Seit mehreren Jahren ist SKH besonders an der Rolle von Technologien sowie daran interessiert, wie Innovationen dazu beitragen können, die Welt voranzubringen.

SKH ist Absolvent der Norwegischen Marineakademie und hat in Berkeley seinen Bachelor in Politikwissenschaft sowie an der LSE seinen Master in Entwicklungsstudien erworben. Er ist passionierter Surfer, Kiter und Musikliebhaber.



Peter Altmaier

MdB, Bundesminister für Wirtschaft und Energie

Von Dezember 2013 bis März 2018 war Peter Altmaier Chef des Bundeskanzleramtes und Bundesminister für besondere Aufgaben. Zudem führte er von Oktober 2017 bis März 2018 die Geschäfte des Bundesministeriums der Finanzen. Zuvor war der Volljurist Peter Altmaier Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und Erster Parlamentarischer Geschäftsführer der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag. Er gehört dem Deutschen Bundestag seit 1994 an. Peter Altmaier wurde am 18. Juni 1958 in Ensdorf im Saarland geboren.



Cora van Nieuwenhuizen-Wijbenga

Ministerin für Infrastruktur und Wasserwirtschaft, Königreich der Niederlande

Cora van Nieuwenhuizen begann ihre Laufbahn 1987 bei der Crédit Lyonnais Bank Nederland in Tilburg. Von 1991 bis 2007 besorgte sie die Verwaltung einer Tierarztpraxis in Oisterwijk und arbeitete freiberuflich als Wirtschaftsgeographin.

2007 wurde sie Mitglied der Provinzregierung von Nordbrabant; in dieser Funktion war sie für die Ressorts Mobilität und Infrastruktur sowie für die Wasserverbandsaufsicht und den Flughafen Eindhoven zuständig.

Vom 17. Juni 2010 bis 30. Juni 2014 saß Cora van Nieuwenhuizen für die Volkspartei für Freiheit und Demokratie (VVD) im Abgeordnetenhaus. Sie war unter anderem Fraktionssprecherin für Integration, Asylpolitik und Soziales sowie Vorsitzende des Finanzausschusses.

Am 1. Juli 2014 übernahm sie für die VVD ein Mandat im Europäischen Parlament. Dort war sie unter anderem Mitglied des Ausschusses für Wirtschaft und Währung (ECON), Berichterstatterin für Finanztechnologie und Benchmarking und Mitglied des Untersuchungsausschusses zu den Panama Papers.

Am 26. Oktober 2017 wurde Cora van Nieuwenhuizen zur Ministerin für Infrastruktur und Wasserwirtschaft im dritten Kabinett Rutte ernannt.



Kerstin Jorna

Generaldirektion Binnenmarkt, Industrie, Unternehmertum und KMU der Europäischen Kommission

Kerstin Jorna ist deutsche Staatsangehörige und Beamtin bei der Europäischen Kommission, wo sie diverse Positionen unter anderem als Kabinettschefin mehrerer Kommissare sowie verschiedene Posten als Direktorin inne hatte. Derzeit ist Frau Jorna Generaldirektorin für Binnenmarkt, Industrie, Unternehmertum und KMU.

Zuvor war Frau Jorna Stellvertretende Generaldirektorin in der Generaldirektion Wirtschaft und Finanzen. Dort war sie unter anderem für die makroökonomische Überwachung von EU-Mitgliedstaaten, den Europäischen Investitionsplan und die Koordinierung mit internationalen Finanzinstitutionen zuständig.

Darüber hinaus gehörte Frau Jorna dem Verwaltungsrat der Europäischen Investitionsbank sowie des Europäischen Investitionsfonds an.



Prof. Dr. Burkhard Lemper

Vorsitzender der Geschäftsführung des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, ISL

Prof. Dr. Burkhard Lemper ist seit 1993 Mitarbeiter und seit 2009 Geschäftsführer des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) in Bremen. Er leitete bzw. bearbeitete dort eine Vielzahl von nationalen und internationalen Projekten und Aufträgen aus dem Bereich der maritimen Wirtschaft und des Seeverkehrs für Kunden aus der privaten Wirtschaft, der Verwaltung und der Politik. Schwerpunkte der Forschungs- und Beratungstätigkeit liegen auf dem Gebiet der Schifffahrts- und Hafenmärkte, in der Analyse von Häfen, Hinterlandverkehren und anderen Transportmärkten, in der Durchführung von Machbarkeitsstudien für Verkehrs- und Hafenprojekte, in der Untersuchung volkswirtschaftlicher Aspekte der Maritimen Wirtschaft sowie in der Modellierung von Verkehrsströmen.

Neben der Tätigkeit am ISL ist er seit 2007 Professor für Maritime Economics Hochschule Bremen.



Annegret Kramp-Karrenbauer

Bundesministerin der Verteidigung

Annegret Kramp-Karrenbauer wurde 1962 in Völklingen geboren und ist römisch-katholisch. Sie lebt in Püttlingen, ist mit Helmut Karrenbauer verheiratet und hat drei Kinder.

Nach dem Abitur im Jahr 1982 nahm Kramp-Karrenbauer ein Studium der Rechts- und Politikwissenschaften an den Universitäten Trier und Saarbrücken auf, welches sie im Jahr 1990 mit dem Magister Artium abschloss.

Von 2000 bis 2004 war Kramp-Karrenbauer Ministerin für Inneres und Sport des Saarlandes. Von 2004 bis 2007 bekleidete sie das Amt der Ministerin für Inneres, Familie, Frauen und Sport und von 2007 bis 2009 war sie Ministerin für Bildung, Frauen, Familie und Kultur. Nach ihrer Amtszeit als Ministerin für Arbeit, Familie, Prävention, Soziales und Sport in den Jahren 2009 bis 2011 wurde Kramp-Karrenbauer im Jahr 2011 zur Ministerpräsidentin des Saarlandes gewählt. Dieses Amt hatte sie bis 2018 inne. Gleichzeitig war sie von 2011 bis 2012 Ministerin der Justiz und von 2012 bis 2018 Ministerin für Wissenschaft und Forschung.

Seit Juli 2019 ist Annegret Kramp-Karrenbauer Bundesministerin der Verteidigung.



Andreas Scheuer

MdB, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Bundesminister Andreas Scheuer wurde am 26. September 1974 in Passau geboren.

Nach dem Abitur in Passau legte er 1998 das erste Staatsexamen im Lehramt für die Realschule ab. Anschließend studierte er Politikwissenschaft, Wirtschaft und Soziologie an der Universität Passau, 2001 folgte der Magistergrad. 2004 wurde er an der Karlsuniversität Prag promoviert.

Andreas Scheuer ist seit 1994 Mitglied der CSU und der Jungen Union; seit 2002 Mitglied des Deutschen Bundestages. 2009 bis 2013 war er Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik. Von Dezember 2013 bis März 2018 hatte er das Amt des Generalsekretärs der Christlich-Sozialen Union inne.

Seit März 2018 ist Andreas Scheuer Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur.



Yared Dibaba

Gesamtmoderation

Er ist der hohe Norden und der tiefe Süden in einer Person: Yared Dibaba, geboren in Oromia, Äthiopien, aufgewachsen im Oldenburger Land und glücklich, im Norden zu leben.

Sein Debüt im NDR Fernsehen gab er in der NDR Familienserie "Die Ohnsorgs". Den Durchbruch hatte er an der Seite von Bettina Tietjen in der Talkshow "Die Tietjen und Dibaba". Außerdem stellte er in "Die Welt op platt" Plattsnacker auf der ganzen Welt vor und ist als Moderator bei „Mein Nachmittag“ zu sehen. Auch der WDR hat sein Talent entdeckt und hier können ihn die Zuschauer seit Beginn des Jahres 2021 in dem neuen Sendung zum Thema Sex „Ohjaaa“ regelmäßig sehen. Bei NDR 90,3 meldet er sich regelmäßig in der plattdeutschen Morgenplauderei „Hör' mal 'n beten to“ zu Wort. Mit seiner Band „Yared Dibaba und die Schlickrutscher“ steht er gerade für sein zweites Album im Studio, auf eine Veröffentlichung im kommenden Frühjahr darf man schon gespannt sein. Yared spricht Plattdeutsch so fließend wie seine zweite Muttersprache: "Die Sprache ist platt, aber das Herz umso runder", findet er.



Dörthe Graner (Außenmoderation)

Journalistin und Moderatorin

Sie arbeitete bei verschiedenen Radiostationen in Berlin, Magdeburg, Hamburg und gehört seit 2000 zum Team von NDR 1 Radio MV, dem Landessender des Norddeutschen Rundfunks für Mecklenburg-Vorpommern. Seit vielen Jahren moderiert sie die Sendung „Der Tag“. Von 16 bis 19 Uhr erfahren die HörerInnen alles über die aktuellen Geschehnisse und Hintergründe aus Mecklenburg-Vorpommern, Deutschland und der Welt. Oft geht es dabei um die maritime Wirtschaft, die in Mecklenburg-Vorpommern eine besonders große Rolle spielt. Wie sieht die Zukunft aus? Welche Weichen müssen wir stellen? Diese Fragen bewegen die Menschen hier im Nordosten Deutschlands. Das hören wir vom NDR immer wieder.

Außerdem moderiert Dörthe Graner seit über 20 Jahren Veranstaltungen (EXPO, Hanesail), Podiumsdiskussionen, Fachkonferenzen und auch Kongresse zu verschiedenen Themen, wie z. B. Ehrenamt, Gesundheit, Wirtschaft, Medien, Kinder & Jugendliche, Kultur, Sport. Ehrenamtlich engagiert sie sich für den Kinderschutzbund in Schwerin.

2. Konferenztage – 11. Mai 2021



Annick Girardin

Ministerin für Meeresangelegenheiten, Französische Republik

Am 3. August 1964 in Saint-Malo (Ille-et-Vilaine) geboren.

Abschluss als Beraterin im Bereich Volksbildung und Jugend (1999). Absolventin des nationalen Instituts für Höhere Studien der Nationalen Verteidigung (2013-2014); Beraterin im Bereich Volksbildung und Jugend in der lokalen Sport- und Jugendabteilung von S. Pierre und Miquelon; Gründerin von Cap sur l'Avenir und stellvertretende Vorsitzende der lokalen Sektion der Parti Radical de Gauche (PRG); Mitglied im Vorstand, Beauftragte für die Koordinierung der Parlamentsfraktionen und der Überseegebiete und Mitglied im Vorstand der PRG (2012-2015); Mitglied des Generalrats von S. Pierre und Miquelon (2000-2006); Mitglied im Stadtrat von S. Pierre und Miquelon (2001-2008); Mitglied im Lokalrat von Saint-Pierre und Miquelon (2006-2016); 2007: Abgeordnete des Wahlkreises S. Pierre und Miquelon; Wiederwahl 2012 und 2017: Sonderberichterstatterin über den Haushalt für Sicherheit und maritime Angelegenheiten, Fischerei und Aquakultur, Sekretärin der Delegation für die Überseegebiete; stellvertretende Vorsitzende des Ausschusses für auswärtige Angelegenheiten, Mitglied der französischen Delegation in der Parlamentarischen Versammlung des Europarates;

Staatssekretärin für Entwicklung und die Frankophonie (2014-2016), persönliche Vertreterin des Präsidenten der Republik bei der internationalen Organisation der Frankophonie (2014-2016); Ministerin für öffentliche Verwaltung (2016-2017); Ministerin für die Überseegebiete (Mai 2017-Juli 2020); Ministerin für Meeresangelegenheiten (seit Juli 2020).



Kitack Lim

Generalsekretär, International Maritime Organization (IMO)

Herr Lim (Republik Korea) ist der Generalsekretär der Internationalen Seeschiff-fahrts-Organisation (IMO).

Herr Lim wurde in Masan geboren und ist Absolvent der Koreanischen Seeschiff-fahrts- und Meeresuniversität (KMOU) Busan. Bevor er 1985 seine Tätigkeit bei der Koreanischen Verwaltung für Seeschiffahrt und Häfen aufnahm, arbeitete er auf mehreren Schiffen. Ab 1986 gehörte Herr Lim der Delegation der Republik Korea bei IMO-Sitzungen an. 2006 wurde er zum Attaché für Seeschiff-fahrt und Gesandten-Botschaftsrat bei der Botschaft der Republik Korea in London ernannt und war bis August 2009 Stellvertretender Ständiger Vertreter bei der IMO. Danach wurde Herr Lim zum Generaldirektor des Büros für Maritime Sicherheit beim Ministerium für Land, Verkehr und maritime Angelegenheiten (MLTM) berufen. 2011 wurde er zum Kommissar des Koreanischen Gerichtshofs für Maritime Sicherheit (KMST) ernannt. Von 2012 bis Januar 2016 war Herr Lim Präsident der Hafenbehörde Busan. Danach trat er sein Amt als Generalsekretär der IMO an. Herr Lim hat Master-Abschlüsse von der Universität Yonsei und der Weltseeschiff-fahrts-Universität (WMU).

PODIUM GENERALE

„Bedeutung und Perspektiven der maritimen Wirtschaft 2030 für Deutschland und Europa – Wertschöpfung, Umwelt und Klima sowie Forschung und Entwicklung in Einklang bringen“



Prof. Dr. Antje Boetius

Direktorin, Alfred-Wegener-Institut, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung

Antje Boetius ist Polar- und Tiefseeforscherin und seit 2017 Direktorin des Alfred-Wegener-Instituts, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung. Als Professorin für Geomikrobiologie und Leiterin der Brückengruppe für Tiefseeökologie und -technologie am Max-Planck-Institut für Marine Mikrobiologie ist sie am Exzellenzcluster MARUM der Universität Bremen beteiligt. Antje Boetius hat an fast 50 Expeditionen auf internationalen Forschungsschiffen teilgenommen. Im Mittelpunkt ihrer Forschung stehen die Auswirkungen des Klimawandels auf den Arktischen Ozean sowie die Lebensvielfalt der Tiefsee.

Sie ist Trägerin des Gottfried-Wilhelm-Leibniz-, des Communicator-Preises der DFG und des Deutschen Umweltpreises 2018 und wurde 2019 mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet. Sie ist derzeit Mitglied des Hightech-Forums der Bundesregierung und der Sustainable Ocean Business Action Platform des United Nations Global Compact.



Norbert Brackmann

MdB, Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft

Vita siehe Seite 8



Felix Eichhorn

Präsident, AIDA Cruises

Felix Eichhorn (40) studierte Betriebswirtschaft an der Wirtschaftsakademie Hamburg. Der gebürtige Rostocker hat den einmaligen Wachstumskurs von AIDA Cruises in verschiedensten Führungspositionen mit wachsender Verantwortung bereits seit über 20 Jahren begleitet. Felix Eichhorn begann seine Laufbahn bei AIDA Cruises 1999 mit einem dualen Studium. In den folgenden Jahren arbeitete er in verschiedensten Positionen an Bord und an Land, bevor er 2013 als Senior Vice President Sales, Yield Management & Flight Operation die Verantwortung für den Vertrieb und die Ertragssteuerung von AIDA Cruises sowie Costa Kreuzfahrten in Deutschland übernahm.

Seit dem 1. September 2015 steht Felix Eichhorn als Präsident an der Spitze von AIDA Cruises. Im Dezember 2019 wurde Felix Eichhorn zum Vorstandsmitglied des Deutschen Reiseverbandes (DRV) gewählt. Außerdem ist er Präsidiumsmitglied des Bundesverbands der Deutschen Tourismuswirtschaft (BTW).



Prof. Dr. Veronika Grimm

Inhaberin des Lehrstuhls für Volkswirtschaftslehre, Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg und Mitglied im Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung

Veronika Grimm ist Inhaberin des Lehrstuhls für Volkswirtschaftslehre, insbesondere Wirtschaftstheorie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg und Direktorin des Laboratory for Experimental Research Nuremberg (LERN). Seit 2020 ist sie Mitglied des Sachverständigenrats zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung.

Darüber hinaus ist sie in zahlreichen Gremien und Beiräten aktiv, unter anderem im Nationalen Wasserstoffrat der Bundesregierung, in der Expertenkommission zum Monitoringprozess „Energie der Zukunft“ am Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi), im Zukunftskreis des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF), im Sachverständigenrat für Verbraucherfragen (BMJV) sowie im Energy Steering Panel des European Academies' Science Advisory Council (EASAC). Veronika Grimms Forschungsschwerpunkte liegen in den Bereichen Energiemärkte und Energiemarktmodellierung, Verhaltensökonomie, soziale Netzwerke sowie Auktionen und Marktdesign.



Matthias Schulze

Vice President Siemens Energy Marine, Siemens Energy Global GmbH & Co. KG

Während seines 12-jährigen Dienstes bei der deutschen Marine von 1988 bis 2000 absolvierte Matthias Schulze ein Elektrotechnikstudium an der Hochschule der Bundeswehr in München. Nach der Ausbildung für deutsche Marineoffiziere und weiteren Qualifikationen im Bereich Schiffsingenieurwesen war er drei Jahre als Schiffstechnischer Offizier an Bord eines Schnellbootes der Klasse 143A und weitere drei Jahre als Ausbildungsoffizier an der Lehrgruppe Schiffssicherung in Neustadt/Holstein eingesetzt, wo er das Training in der Schadensabwehr an Bord verschiedener Überwasser-Marineschiffe leitete.

Nach Wechsel zur Siemens AG, Marine Solutions Hamburg, im Sommer 2000 nahm Matthias Schulze Aufgaben im Engineering für Schiffsautomation, Battle Damage Control und im Life Cycle Management wahr und leitete bis 2004 Forschungs- und Entwicklungsprojekte für das deutsche Verteidigungsministerium im Bereich Automations- und Antriebssysteme für zukünftige Überwasser-Marineschiffe.

2004 erfolgte eine Delegation mit Familie nach Shanghai, wo Matthias Schulze bis 2009 als verantwortlicher Geschäftsführer das Vertriebs-, Engineering- und Projektmanagement-Team von Siemens Marine Solutions in China aufbaute. Nach Rückkehr zu Siemens Marine Solutions in Deutschland im Sommer 2009 war er bis 2015 als Vertriebsleiter verantwortlich für die Akquisition aller zivilen und militärischen Unterwasser- sowie Überwasserschiffbauprojekte.

Seit 2015 ist Matthias Schulze als Vice President verantwortlich für das weltweite Geschäft der Siemens Marine (seit September 2020 Bestandteil der neu gegründeten Siemens Energy).



Georg Ehrmann (Moderation)

Geschäftsführer, Maritime Plattform e. V.

Georg Ehrmann, 54 Jahre, ist verheiratet und hat zwei Söhne. Er studierte Jura in Bielefeld, Genf und München und begann 1997 als Rechtsanwalt. Georg Ehrmann leitete 13 Jahre eine international tätige NGO mit Sitz in Berlin und Brüssel. Davor war er Justitiar einer Kassenärztlichen Vereinigung. Georg Ehrmann hat ebenfalls Erfahrung als Sachverständiger auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene, als offizieller Berater der Bundesregierung sowie als Consultant im Bereich Public Affairs, Strategie und Krisenkommunikation. Seit 2013 ist er geschäftsführender Gesellschafter der von Beust & Coll. Beratungsgesellschaft (Hamburg, Berlin, Brüssel). Daneben ist er Lehrbeauftragter an der Fresenius Hochschule und Geschäftsführer der Maritimen Plattform und der eFuel Alliance.

ABSCHLUSSPANEL



Jörg Cezanne

MdB, Deutscher Bundestag, Fraktion Die Linke

Jörg Cezanne, geboren am 8. Juni 1958 in Frankfurt am Main, legte sein Abitur an der Carl-Schurz-Schule in Frankfurt am Main ab. Anschließend absolvierte er eine Ausbildung als Groß- und Außenhandelskaufmann, ein Studium der Betriebswirtschaftslehre (VWA) sowie der Soziologie, Afrikanischen Sprachwissenschaft und Historischen Ethnologie in Frankfurt am Main.

Von 1977 bis 1989 war er Mitglied in der DKP und von 1983 bis 1989 Bundesvorstand der Sozialistischen Deutschen Arbeiterjugend (SDAJ) sowie Schatzmeister des Weltbundes der Demokratischen Jugend (WBDJ).

1990 bis 1996 war Jörg Cezanne Referent für gesamtwirtschaftliche Fragen im Rationalisierungskuratorium der Deutschen Wirtschaft e. V. (RKW), von 1995 bis 2001 war er freiberuflicher Berater, unter anderem für Greenpeace Deutschland zum Thema Ökosteuer und nachhaltige Produktion. 2001 bis 2006 war Jörg Cezanne Geschäftsführer des Feldenkrais-Verbandes Deutschland e. V. Seit 2007 ist er Mitglied der Partei DIE LINKE. 2008 bis 2017 war er Fraktionsgeschäftsführer im Hessischen Landtag. Seit 2017 ist Jörg Cezanne Mitglied des Deutschen Bundestages.

Darüber hinaus pflegt er folgende Mitgliedschaften: Gewerkschaft ver.di, Weltwirtschaft, Ökologie und Entwicklung (WEED), Koordination Südliches Afrika (KOSA), Freundschaftsgesellschaft BRD – SR Vietnam, Freunde des Ensemble Modern e. V. (FEM), TGS Walldorf 1896 e. V.



Rüdiger Kruse

MdB, Deutscher Bundestag, CDU/CSU-Fraktion

Rüdiger Kruse, Jahrgang 1961, ist seit 2009 Mitglied des Deutschen Bundestages. Innerhalb der CDU/CSU-Fraktion ist er sowohl Beauftragter für die maritime Wirtschaft als auch Vorsitzender der Landesgruppe Hamburg. Als Mitglied im Haushaltsausschuss verantwortet er als Hauptberichterstatler den Einzelplan des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Zudem ist er Mitglied des Rechnungsprüfungsausschusses und in dieser Funktion Berichterstatter für den Geschäftsbereich des Bundesministeriums der Verteidigung. Leitlinie für sein politisches Handeln ist der „Nachhaltigkeitsgedanke im Sinne einer vorausschauenden Verzahnung von Wirtschaft, Umwelt und Sozialem“.



Claudia Müller

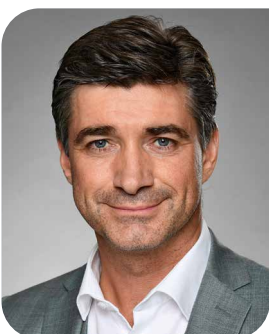
MdB, Deutscher Bundestag, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Claudia Müller, MdB seit 2017. Geboren 1981 in Rostock, Studium der internationalen Betriebswirtschaftslehre an der FH Stralsund. Von 2000 bis 2017 freiberuflich tätig im Tourismusbereich, ab 2004 zusätzlich im Kulturbereich.

Seit 2009 kommunalpolitisch aktiv. Oktober 2012 bis Februar 2018 Landesvorsitzende des Landesverbandes Mecklenburg-Vorpommern.

Claudia Müller ist Mitglied der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen und für diese Mittelstandsbeauftragte, Sprecherin für maritime Wirtschaft sowie Sprecherin der Arbeitsgruppe Ost. Sie ist Mitglied im Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union, Mitglied im Ausschuss für Wirtschaft und Energie und dort Mitglied im Unterausschuss Regionale Wirtschaftspolitik und ERP-Wirtschaftspläne, stellvertretendes Mitglied im Verkehrsausschuss und Haushaltsausschuss, stellv. Vorsitzende der Deutsch – Baltischen sowie der Deutsch – Nordischen Parlamentariergruppen, Mitglied der PG Deutschland – USA und der Europa-Union.

Claudia Müller hat zwei Kinder.



Hagen Reinhold

MdB, Deutscher Bundestag, Fraktion der Freien Demokraten

Hagen Reinhold war 2013 und ist seit 2017 wieder Mitglied des Deutschen Bundestages. Er ist Vorsitzender der Landesgruppe Ost der Fraktion der Freien Demokraten, Beauftragter für die Maritime Wirtschaft seiner Fraktion und darüber hinaus Mitglied im Bauausschuss.

1978 in Wismar geboren, 1994 begann er eine Berufsausbildung zum Maurer und Betonbauer und absolvierte ab 1999 anschließend die entsprechende Meisterausbildung. Seit 2003 ist Reinhold als selbstständiger Handwerksmeister und geschäftsführender Gesellschafter der Baugesellschaft Reinhold mbH tätig. Parallel zu seinem Beruf engagiert er sich in verschiedenen Funktionen gesellschaftlich und politisch. Er ist seit 2009 Mitglied der liberalen Arno-Esch-Stiftung und seit Juni 2020 im Präsidium der IHK zu Rostock. Seit seinem Eintritt in die FDP 2002 war er unter anderem rund 16 Jahre Kreisvorsitzender der FDP Nordvorpommern, zeitweise Landesgeneralsekretär der FDP Mecklenburg-Vorpommern und ist seit 2011 als Landesschatzmeister aktiv.

Privat lebt Hagen Reinhold in Barth und ist glücklicher Familienvater dreier Kinder.



Johann Saathoff

MdB, Deutscher Bundestag, SPD-Fraktion

Johann Saathoff (SPD) ist ordentliches Mitglied im Ausschuss für Wirtschaft und Energie und stellvertretender wirtschaftspolitischer Sprecher sowie energiepolitischer Koordinator der SPD-Bundestagsfraktion. Er ist außerdem ordentliches Mitglied im Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft, Vorsitzender der Landesgruppe Niedersachsen-Bremen in der SPD-Bundestagsfraktion, Lotse der SPD-Küstengang sowie stellvertretender Vorsitzender der ASEAN-Parlamentariergruppe im Deutschen Bundestag. Seit August 2020 ist er der Koordinator für die zwischengesellschaftliche Zusammenarbeit mit Russland, Zentralasien und den Ländern der Östlichen Partnerschaft.

Seit September 2013 ist er direkt gewählter Bundestagsabgeordneter für den Wahlkreis Aurich Emden. Von Mai 2003 bis September 2013 war er als hauptamtlicher Bürgermeister der Gemeinde Krummhörn tätig.



Dipl.-Ing. Harald Fassmer (Forum Schiffbau)

Geschäftsführer, Fr. Fassmer GmbH & Co. KG

Harald Fassmer absolvierte 1987 nach der klassischen Ausbildung zum Boots- und Schiffbauer erfolgreich das Schiffbau-Studium an der Fachhochschule Bremen. Im Anschluss folgte der Abschluss als Wirtschaftsingenieur an der Fachhochschule Kiel im Jahr 1989. Bei der Papenburger Meyer Werft konnte Harald Fassmer als Projektingenieur in den Bereichen Einrichtung und Fertigungsleitung Berufserfahrung sammeln.

Nach seinem Einstieg als Konstruktions- und Vertriebsleiter Schiffbau im Jahr 1992 ist Harald Fassmer zusammen mit seinem Bruder Holger Fassmer seit 1994

geschäftsführender Gesellschafter der Fr. Fassmer GmbH & Co. KG und damit in 5. Generation für das Familienunternehmen verantwortlich. Die Fr. Fassmer GmbH & Co. KG ist in den Geschäftsbereichen Schiffbau, Bootsbau, Anlagenbau, Windkraft und Faserverbund tätig. Von 2004 bis 2012 war Harald Fassmer im Vorstand des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik e.V. vertreten. Im Mai 2012 wurde Harald Fassmer zum Präsidenten des VSM gewählt.



Enak Ferlemann (Forum Schifffahrt)

MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Enak Ferlemann, Jahrgang 1963, ist seit 2002 Mitglied des Deutschen Bundestages und war bis 2009 Mitglied des Verkehrsausschusses. Seit 2009 ist er Parlamentarischer Staatssekretär (bis 2013 beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und ab 2013 beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur), zuständig u. a. für die Bereiche Wasserstraßen, Schifffahrt und den Haushalt. Der Parlamentarische Staatssekretär ist seit dem 14. März 2018 Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr.



Petra Mahnke (Forum Meerestechnik)

Stellvertretende Vorsitzende und Geschäftsführerin, Gesellschaft für Maritime Technik e.V., GMT

Bereits während ihres Studiums der Ozeanographie konnte Petra Mahnke im Rahmen von mehreren Forschungsfahrten in die Arktis und Antarktis intensive Einblicke in die angewandte Meeresforschung gewinnen. Nach dem Diplom an der Universität Hamburg 1992 begann sie ihre Laufbahn in dem wissenschaftlichen Beratungsunternehmen HYDROMOD GbR.

Während ihrer fünfzehnjährigen Tätigkeit als Projekt- und Marketingmanagerin konnte sie sich auch für den Transfer von wissenschaftlichen Ergebnissen und Erkenntnissen in die Wirtschaft engagieren, was ihr bereits seit der Studienzeit ein besonderes Anliegen war.

2006 wurde sie Geschäftsführerin der Gesellschaft für Maritime Technik e.V. und ist seit 2008 auch stellv. Vorstandsvorsitzende. Neben ihrer hauptberuflichen Tätigkeit stellt Petra Mahnke ihre Expertise in diversen fachbezogenen maritimen Beiräten und Gremien zur Verfügung.



Vizeadmiral Kay-Achim Schönbach

(Forum Maritime Sicherheit, Marine und Schlüsseltechnologien)

Inspekteur der Marine

Vizeadmiral Kay-Achim Schönbach ist seit dem 24. März 2021 Inspekteur der Marine. 1965 in Kassel geboren, trat er 1984 in die Bundeswehr ein. In seiner bisherigen militärischen Karriere wurde er unter anderem als Austauschoffizier bei der niederländischen Marine und als Kommandant der Fregatte „Mecklenburg-Vorpommern“ verwendet.

Er führte später als Kommandeur das 4. Fregattengeschwader, den NATO-Marineverband SNMG 2 und die Marineschule Mürwik. Im Verteidigungsministerium war er zuletzt als Stellvertreter des Abteilungsleiters Strategie und Einsatz eingesetzt.

In der Funktion des Inspektors der Marine führt Admiral Schönbach die Deutsche Marine, verantwortet deren personelle und materielle Einsatzbereitschaft und vertritt sie gegenüber dem BMVg, wie auch in multinationalen militärischen Gremien.



Stefan Thimm (Forum Offshore-Windenergie)

Geschäftsführer, Bundesverband der Windparkbetreiber Offshore e.V.

Stefan Thimm beendete seine akademische Laufbahn im Jahr 2001 in den Fachbereichen Politikwissenschaften und Staatsorganisationsrecht an der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität in Bonn. Anschließend war er ca. 18 Jahre auf verschiedenen Positionen beim Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) tätig, wo er seit 2009 den Fachbereich Erneuerbare Energien verantwortete. Insbesondere beinhaltete diese Position die Schnittstelle zwischen Wirtschaft und Politik zum Thema Strom aus Erneuerbaren Energien.

Einen weiteren Schwerpunkt bildete die Gremienbetreuung, sowie die Analyse und Bewertung von Gesetzesentwürfen. Seit Januar 2020 ist Stefan Thimm der Geschäftsführer des Bundesverbands der Windparkbetreiber Offshore e. V. (BWO).



Georg Ehrmann (Moderation)

Geschäftsführer, Maritime Plattform e.V.

Vita siehe Seite 19

Forum

„Maritime Sicherheit, Marine und Schlüsseltechnologien“

10. Mai 2021

Studio A

Moderation:

Thomas Wiegold

Ca. 15.45 Uhr

Eingangsstatement

Vizeadmiral Kay-Achim Schönbach, Inspekteur der Marine

Panel

Daniel Friedrich, Bezirksleiter, IG Metall Küste

Prof. Dr. Wolfgang Koch, Abteilungsleiter, Fraunhofer-Institut für Kommunikation, Informationsverarbeitung und Ergonomie FKIE

Annette Lehnigk-Emden, Vizepräsidentin, Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr, BAAINBw

Dr. Reinhard Lüken, Hauptgeschäftsführer, Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V., VSM

Vizeadmiral Kay-Achim Schönbach, Inspekteur der Marine

Tim Wagner, Geschäftsführer, Fr. Lürssen Werft GmbH & Co. KG

Dr. Rolf Wirtz, CEO und Vorsitzender der Geschäftsführung, thyssenkrupp Marine Systems

EINGANGSSTATEMENT



Vizeadmiral Kay-Achim Schönbach

Inspekteur der Marine

Vita siehe Seite 23



Daniel Friedrich

Bezirksleiter, IG Metall Küste

Daniel Friedrich leitet seit dem 1. Dezember 2019 den IG Metall Bezirk Küste. Herr Friedrich arbeitet seit 1998 hauptamtlich auf verschiedenen Ebenen der IG Metall.

Nach einer Ausbildung zum Industriemechaniker mit anschließender Tätigkeit bei der Linde AG in Köln begann Herr Friedrich 1998 bei der damaligen IG Metall Bergedorf (heute Teil der IG Metall Region Hamburg) als Gewerkschaftssekretär für Jugend und Industriebetriebe.

2002 wechselte er in die Bezirksleitung Küste und übernahm dort u. a. die Funktionen des Pressesprechers und des Bezirksjugendsekretärs. Später leitete er die Tarifpolitik des Bezirkes und war unter anderem federführend an den Tarifabschlüssen in der Metall- und Elektroindustrie (2008–2015) beteiligt. Zudem verantwortete er als Verhandlungsführer der Gewerkschaft u. a. die Firmen-Tarifverhandlungen bei Airbus und Dräger sowie auf verschiedenen Werften meist zur Sicherung der Beschäftigung.

Von Oktober 2015 bis November 2019 leitete Daniel Friedrich die Geschäftsstelle Lübeck-Wismar. Er ist Mitglied des Aufsichtsrates der Drägerwerk AG und der Airbus Operations GmbH. Er lebt mit seiner Frau und der gemeinsamen Tochter in Lübeck.



Prof. Dr. Wolfgang Koch

Abteilungsleiter, Fraunhofer-Institut für Kommunikation, Informationsverarbeitung und Ergonomie FKIE

Wolfgang Koch wurde am 18. Oktober 1962 in Nürnberg, Bayern, geboren und studierte Physik und Mathematik an der Technischen Universität Aachen (RWTH Aachen).

Er promovierte an der RWTH Aachen in Theoretischer Physik und habilitierte sich in Angewandter Informatik an der Universität Bonn. Dort lehrt er als außerplanmäßiger Professor über Signalverarbeitung, Sensordatenfusion, Künstliche Intelligenz und Technische Autonomie, Gebieten, auf denen er eine Monographie, zahlreiche Handbuchkapitel und über 300 Fachaufsätze publizierte.

Als Chief Scientist des Fraunhofer FKIE und Leiter einer Forschungsabteilung treibt er auf wissenschaftlicher Ebene die Digitalisierung bei Verteidigung, Aerospace und öffentlicher Sicherheit voran. Für Future Combat Air System (FCAS) koordiniert er die wehrtechnischen Fraunhofer-Institute. Besonders interessieren ihn ethische, gesellschaftliche und rechtliche Digitalisierungsaspekte, die er

als einer der Initiatoren und Co-Chair der Arbeitsgemeinschaft „Technikverantwortung für FCAS“ untersucht.

Als Fellow und Distinguished Lecturer engagiert sich Wolfgang Koch im Institute of Electrical and Electronics Engineers (IEEE). Darüber hinaus prägt er als Mitglied im Board of Directors der International Society of Information Fusion (ISIF) und des SET-Panels der NATO Science and Technology Organization (NATO STO) die wehrtechnische Forschung auch auf internationaler Ebene mit.



Annette Lehnigk-Emden

Vizepräsidentin, Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr, BAAINBw

Frau Lehnigk-Emden trat 1991 in die Bundeswehrverwaltung als Referentin im BWB mit dem Aufgabengebiet „Verträge für Entwicklung, Beschaffung und Umrüstung von Sonderflugzeugen und Ausbildungsflugzeugen“ ein.

Im Jahr 1995 erfolgte ein Wechsel ins BMVg, wo sie querschnittliche und wirtschaftliche Angelegenheiten bearbeitete sowie das Aufgabengebiet einer Referentin für Flugkörper, Abwurfaffen und Dispenser verantwortete.

1999 erfolgte eine Rückkehr ins BWB, wo sie zunächst als Referentin und ab 2003 als Teamleiterin für den EF2000 tätig war.

2005 erfolgte wiederum ein Wechsel ins Justitiariat des BWB, wo sie zunächst Referentin für Vertragsberatung und Vertragsmitprüfung des BWB und dessen nachgeordneter Dienststellen auf zivilrechtlichem Gebiet war, bevor sie im Jahr 2011 Teamleiterin mit der Aufgabenbeschreibung „Vertragsberatung/Vertragsmitprüfung sowie Schadensersatzangelegenheiten“ und dann ab 2011 Leiterin des Servicebereichs Justitiariat wurde.

Mit Beginn des Jahres 2018 bekleidete Frau Lehnigk-Emden die Tätigkeit der Geschäftsführenden Beamtin des BAAINBw (Nachfolge des BWB ab 2012). Dieses Aufgabengebiet übte sie bis zu ihrer Ernennung zur Vizepräsidentin des BAAINBw am 1. August 2019 aus.



Dr. Reinhard Lüken

Hauptgeschäftsführer, Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V., VSM

Dr. Reinhard Lüken ist Hauptgeschäftsführer des Verbands deutscher Schiffbau und Meerestechnik, VSM.

Nach fünf Jahren in unterschiedlichen Funktionen in der Treuhandanstalt, Berlin, wechselte Dr. Lüken 1998 zur Papenburger Meyer-Werft, wo er für Politik und Strategie zuständig war.

Im Jahr 2000 baute Dr. Lüken die neue Brüsseler Vertretung des europäischen Schiffbauverbandes CESA auf. Ein halbes Jahr später wurde er dort zum Generalsekretär ernannt. Als Gemeinschaftsverband der europäischen Werften und Zulieferindustrie wurde unter der Führung von Dr. Lüken 2012 SEA Europe gegründet. Im selben Jahr folgte er dem Ruf der deutschen Industrie und übernahm die Leitung des VSM in Hamburg.

Der europäischen Arbeit bleibt er aber auch danach eng verbunden, u. a. durch Übernahme des Vorsitzes des Markt- und Handelsausschusses bei SEA Europe in 2015. 2016 wurde Dr. Lüken zum CESA Präsident gewählt und übernahm bei der Gründung des Deutschen Maritimen Zentrums im Jahr 2017 die Funktion des Ersten Vorsitzenden.



Tim Wagner

Geschäftsführer, Fr. Lürssen Werft GmbH & Co. KG

Tim Wagner ist Geschäftsführer der Fr. Lürssen Werft mit Hauptsitz in Bremen, Deutschland.

Vor dieser Tätigkeit war Tim Wagner Vice President bei Airbus Defence & Space und verantwortete Performance Based Service-Verträge im Rahmen von Ausbildungs- und Trainingsaktivitäten in der militärischen Luftfahrt. Davor war er in verschiedenen anderen Führungspositionen innerhalb der Airbus Gruppe in Deutschland und Frankreich tätig.

Bevor er Airbus beitrug, diente Tim Wagner 12 Jahre als Offizier der Deutschen Marine, wo er als Marineflieger verschiedene Positionen im Bereich der Luftfahrttechnik bekleidete. Er leitete sowohl technische wie auch logistische Staffeln und führte Hubschrauber-Testflüge an Bord von deutschen Fregatten durch.

Tim Wagner absolvierte zwei Hochschulstudiengänge und besitzt ein Diplom in Luft- und Raumfahrttechnik sowie in Wirtschaftswissenschaften. Er ist verheiratet und Vater zweier Söhne.



Dr. Rolf Wirtz

CEO und Vorsitzender der Geschäftsführung, thyssenkrupp Marine Systems

Dr. Rolf Wirtz ist seit 2017 Chief Executive Officer (CEO) und Vorsitzender der Geschäftsführung von thyssenkrupp Marine Systems.

Zuvor war Dr. Rolf Wirtz von 2016 bis 2017 CEO und Sprecher der Geschäftsführung der seit 2017 vollständig zur thyssenkrupp Marine Systems zugehörigen Atlas Elektronik.

Von Anfang 2014 bis Ende 2015 leitete Dr. Rolf Wirtz den Bereich „Sensors, Electronic Warfare and Avionics“, der aus den ehemaligen EADS-Divisionen Airbus Military, Astrium und Cassidian hervorgegangen Division Airbus Defence & Space. Nachdem er den Geschäftszweig „Mission Avionics“ des Geschäftsbereichs Defence Electronics bei Cassidian geleitet hatte, übernahm Dr. Rolf Wirtz im Jahr 2012 den Geschäftsbereich „Mission Air Systems“ des Unternehmens. Im ehemaligen EADS-Konzern war Dr. Rolf Wirtz von 2009 bis 2011 Chief Technical Officer der Division EADS Defence & Security (später Cassidian) sowie zuvor Senior Vice President Operations und Geschäftsleitungsmitglied der „Military Air Systems“ der EADS.

Sein Studium der Luft- und Raumfahrttechnik absolvierte Dr. Rolf Wirtz an der Universität der Bundeswehr in München. Herr Dr. Wirtz war über 10 Jahre Offizier und Soldat bei der Luftwaffe.



Thomas Wiegold (Moderation)

Thomas Wiegold wurde 1960 geboren und ist seit 1981 hauptberuflich als Journalist tätig. Von 1981 bis 1986 war Herr Wiegold für die Deutsche Presse-Agentur in Kiel, Hamburg, Dortmund und in der dpa-Zentrale in Hamburg tätig (unterbrochen durch den Zivildienst). Von 1986 bis 1999 arbeitete er für den – damals noch existierenden – deutschen Dienst der Associated Press als Korrespondent in Hamburg, Bonn und Berlin.

Von 1999 bis 2010 arbeitete er für den Focus als Korrespondent im Hauptstadtbüro in Berlin. Seit Sommer 2010 ist Thomas Wiegold freiberuflicher Journalist. Neben der Redaktion von Augen geradeaus! schreibt er unter anderem Beiträge für Zeit Online und Fachmagazine.

Die Verteidigungs- und Sicherheitspolitik und die Auslandseinsätze der Bundeswehr beobachtet Herr Wiegold seit 1993, seit dem ersten bewaffneten Auslandseinsatz deutscher Soldaten nach dem Zweiten Weltkrieg in Somalia.

Positionspapier

FORUM „Maritime Sicherheit, Marine und Schlüsseltechnologien“

Die Positionspapiere der sechs Branchenforen der 12. NMK wurden von den Akteuren aus Politik und Wirtschaft, die an der Vorbereitung des jeweiligen Forums beteiligt waren, erstellt. Die Inhalte spiegeln nicht notwendigerweise die Haltung der Bundesregierung wider.

Der Koordinator der Bundesregierung für die Maritime Wirtschaft dankt allen Beteiligten für die konstruktive Zusammenarbeit.

Deutschland im maritimen sicherheitspolitischen Umfeld

Deutschland, seine Verbündeten in der NATO und in der Europäischen Union sowie seine Partner in der Welt sind unverändert in hohem Maße auf freie und sichere Seeverbindungen angewiesen. Ein Großteil der für die deutsche Wirtschaft notwendigen Warenströme erfolgt über den Seeweg. Die Sicherstellung von Seeverbindungslinien (sea lines of communication) und Lieferketten über die See sind gerade für die Export- und Wirtschaftsnation Deutschland existenziell.

Die internationalen Seewege, insbesondere zwischen Europa und Asien sowie Amerika sind daher aus wirtschaftlicher Sicht als unentbehrliche ökonomische Lebensadern unseres Landes und Europas von strategischer Bedeutung. Für die transatlantischen Seewege zwischen Nordamerika bis hinein in die Ostsee, ergibt sich eine zusätzliche sicherheitspolitische Dimension.

Bis vor wenigen Jahren stand vor allem die südliche Peripherie Europas vom Mittelmeer bis in den Indischen Ozean im Fokus deutscher und europäischer Sicherheitsinteressen. Hier galt es, insbesondere Herausforderungen im internationalen Krisen- und Konfliktmanagement zu bewältigen. Die kontinuierlich wachsende wirtschaftliche Bedeutung Asiens und die strategische Rivalität zwischen den USA und China sowie Russland erfordern eine Erweiterung des bisherigen Fokus hin zu einer globaleren Perspektive.

Dieses sich dynamisch verändernde Sicherheitsumfeld erfordert zunehmende Anstrengungen, um den immer vielfältiger werdenden Herausforderungen angemessen begegnen zu können. Neben dem Missbrauch der See durch organisierte Kriminalität, Menschenschmuggel, Piraterie sowie Proliferation von Waffen in Krisengebiete zählen zu diesen nun auch die völkerrechtswidrige nationale Inanspruchnahme internationaler Seegebiete und die zunehmenden Auseinandersetzungen um Ressourcen.

Die Deutsche Marine und ihre Fähigkeiten

Die Deutsche Marine als Teil der Bundeswehr leistet in ihrer Auftrags Erfüllung einen wesentlichen Beitrag zur Verteidigung Deutschlands und seiner Interessen in unseren Heimatgewässern, im Bündnisgebiet sowie weltweit. Es geht dabei auch um die verlässliche Einhaltung der deutschen Zusagen gegenüber der NATO und im Rahmen von anderen Bündnisverpflichtungen.

Um ihren Auftrag erfüllen zu können, benötigt die Deutsche Marine angemessene Fähigkeiten. Die strategischen Planungsdokumente der Bundeswehr leiten auch für die Dimension See das erforderliche Fähigkeitsprofil ab. Die Fähigkeitsentwicklung verfolgt das Ziel, sich auch in künftigen Krisen- und Konfliktszenaren durchsetzen zu können. Dies bedeutet, an Land und in der Luft, auf und unter Wasser sowie im Cyberraum bestehen zu können.

Erforderlich sind dafür unter anderem eine optimierte Führungsfähigkeit und ein sicherer Lagebildaustausch, eine schnellere Reaktionsfähigkeit und skalierbare Wirksamkeit im Einsatz sowie durchhaltefähige, effiziente logistische Unterstützung. Die Befähigung zum Kampf als Alleinstellungsmerkmal der Streitkräfte bedingt einen überaus hohen Anspruch an diese Fähigkeiten und deren Umsetzung in Ausrüstung und Material sowie einsatznahe Ausbildung.

Forschung, Technologie und Innovation als Katalysator der Fähigkeitsentwicklung

Modernste Ausrüstung und Material basieren auf Innovation und Technologie. Der wehrtechnischen Spitzenforschung in Deutschland kommt hierbei neben der industriellen Forschung, Entwicklung und Innovation eine zentrale Rolle zu. Als Grundlagen-, Ressort- und Anwendungsforschung ist sie querschnittlich präsent und verfügt über komplementäre Kompetenzen und Strukturen, die dem internationalen Wettbewerb standhalten. Durch neue Technologien, Methoden und wissenschaftliche Erkenntnisse (technology push) kann sie nicht nur das Fähigkeitspektrum der Marine erweitern, sondern öffnet systemisch Wege, um zukünftige Herausforderungen frühzeitig erkennen, geeignete Lösungsansätze zielgerichtet aufgreifen und Fähigkeitslücken schließen zu können. Die Bundeswehr benötigt hierbei das volle Potential der wehrtechnischen Forschung als Katalysator eines effektiven Technologietransfers, um dieses in ihre Fähigkeitsentwicklung einzubeziehen. Dazu muss die wehrtechnische Forschung frühzeitig eingebunden werden und auch als strategischer Partner der maritimen Industrie an der Umsetzung innovativer technologischer Lösungen mitwirken.

Eine zentrale Rolle kommt der Kooperation zwischen der Wehrtechnischen Dienststelle für Schiffe und Marinewaffen, Maritime Technologie und Forschung (WTD 71) und der Marineschiffbauindustrie zu. Das umfassende, anerkannte Know-how und die

vorhandenen Fähigkeiten der WTD 71 sind zu erhalten und können von der Marineschiffbauindustrie im Rahmen des geltenden Rechts genutzt werden.

Der deutsche Marineschiffbau als maßgeblicher Partner

In der praktischen Umsetzung der Fähigkeitsentwicklung der Deutschen Marine nimmt der Marineschiffbau hinsichtlich der sehr komplexen, hoch integrativen und vernetzten Systeme für Führung, Waffeneinsatz und Plattformbetrieb eine herausragende Stellung ein. Die deutsche Marineschiffbauindustrie ist mit ihren Werften und den Systemhäusern sowie einer breiten Anzahl hoch spezialisierter und kompetenter Zulieferunternehmen ein wichtiger strategischer Standortfaktor in Deutschland und maßgeblicher Partner zur Umsetzung des materiellen Ausrüstungsbedarfs der Marine. Die Hersteller der Plattformen sind zugleich der entscheidende Integrator der fähigkeitsstiftenden Führungssysteme, Sensoren und Effektoren. Die Zusammenarbeit von Werften und Systemhäusern ist damit essenziell für die umfassende Funktionalität des hochkomplexen Systems Marineschiff. Die deutsche Marineschiffbauindustrie bietet seit Jahrzehnten innovative Lösungen und deckt so einen wesentlichen Teil des Ausrüstungsbedarfs der Deutschen Marine.

Der Marineschiffbau als nationale Schlüsseltechnologie

Zur Stärkung der Sicherheits- und Verteidigungsindustrie hat die Bundesregierung im Februar 2020 ein neues Strategiepapier beschlossen. Die Bundesregierung bekennt sich darin zum Erhalt und zur Förderung industrieller Kernfähigkeiten und strategisch relevanter Entwicklungskapazitäten am Standort Deutschland und in der EU und definiert die bestmögliche Ausrüstung der Bundeswehr und ihrer Verbündeten als zentrale Voraussetzung für die Erfüllung des staatlichen Auftrags zur Sicherung des inneren und äußeren Friedens sowie die Sicher-

heit seiner Bürger. Neben dem Unterwasserschiffbau wurde darin der Marineüberwasserschiffbau als nationale sicherheits- und verteidigungsindustrielle Schlüsseltechnologie definiert. In diesem Kontext spielen auch Aspekte wie System- und Integrationskompetenz, Fertigungskapazitäten und die Abgrenzung des Spezialschiffbaus für hoheitliche Anwendungen eine wichtige Rolle. Dazu zählt auch die im Marineschiffbau anfallende Materialerhaltung.

Im Kern kommt es darauf an, im Bereich Marineschiffbau nationale Schlüsseltechnologien und damit strategisch relevante industrielle Fähigkeiten und Kapazitäten für Forschung und Entwicklung, Design und Konstruktion sowie für Produktion und Modernisierung am Standort Deutschland belastbar sicherzustellen.

Es ist Absicht der Bundesregierung, den Beschluss vom 12. Februar 2020 zur Stärkung der Sicherheits- und Verteidigungsindustrie dahingehend zu konkretisieren, dass grundsätzlich die verteidigungsindustrielle Schlüsseltechnologie auch Maßnahmen der Materialerhaltung umfasst. Die Materialerhaltung mit Blick auf Marineschiffe soll hier besonders herausgestellt werden.

Darüber hinaus sollten unter Berücksichtigung der nationalen Sicherheitsinteressen Kooperationen innerhalb der EU, z. B. im Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsbereich gefördert werden.

Mit der Covid-19-Pandemie erhält die Stärkung der Sicherheits- und Verteidigungsindustrie auf Grund der äußerst angespannten und zum Teil existenzgefährdenden Lage der gesamten deutschen maritimen Industrie zusätzliches Gewicht. Insgesamt galt es, auf der 12. Nationalen Maritimen Konferenz eine Perspektive für den deutschen Marineschiffbau aufzuzeigen. Die Sicherung des Kapazitäts- und Kompetenzerhalts sowie von Arbeitsplätzen und Standorten bei Werften und Zulieferern – und damit der qualifizierten Beschäftigung – muss als gesamtstaatliche Aufgabe verstanden werden. Bundesregierung und Unternehmen sind gleichermaßen in der Verantwortung.

Die Ausgestaltung der Schlüsseltechnologie Marineschiffbau

Um den Marineschiffbau als nationale Schlüsseltechnologie zukunftsorientiert auszurichten, ist Planbarkeit für alle Beteiligten von entscheidender Bedeutung. Dies gilt sowohl für die maritime Industrie als auch für den öffentlichen Auftraggeber (öAG) und bedingt eine auf langfristige, verlässliche Umsetzung angelegte Ausrüstungsplanung der Bundeswehr.

Am Beginn dieser Planung stehen ausgewogene Forderungen, die gleichermaßen am militärischen Bedarf und an der industriellen Realisierbarkeit ausgerichtet sind. Dazu ist eine angemessene, rechtskonforme und frühzeitige Einbeziehung der deutschen Marineschiffbauindustrie sowie der Systemhäuser und der wehrtechnischen Forschung unabdingbar. Hürden bei der Projektumsetzung können so im gemeinsamen strukturierten Abstimmungsprozess rechtzeitig erkannt und aus dem Wege geräumt werden. Um die Ausrüstungsplanung in überschaubaren Zeiträumen umzusetzen, müssen zudem durch alle beteiligten Stellen die Bemühungen fortgesetzt werden, im Rahmen des geltenden, zuletzt modernisierten Rechts die Planungs- und Beschaffungsprozesse zu verschlanken und zu beschleunigen.

Hierzu können die vielfältigen vergaberechtlichen Gestaltungsspielräume einen Beitrag leisten. Auch die mit dem Gesetz zur beschleunigten Beschaffung im Bereich der Verteidigung und Sicherheit und zur Optimierung der Vergabestatistik vom 2. April 2020 gesetzlich ausdrücklich adressierte Ausnahmeregelung kann im Fall einer einzelfallabhängigen Betroffenheit wesentlicher Sicherheitsinteressen (wie bspw. nationaler Schlüsseltechnologien) hierbei berücksichtigt werden. In diesem Zusammenhang spricht sich die Industrie für eine verstärkte einzelfallabhängige Nutzung vergaberechtlich zulässiger Verfahren wie des Verhandlungsverfahrens ohne Teilnahmewettbewerb und des „wettbewerblichen Dialogs“ aus.

Zu verbesserter Planbarkeit trägt auch eine Überprüfung bisheriger Nutzungsstrategien bei. Zusätzlich kann so auf steigende Produkt-Lebenszykluskosten und kurze technologische Innovationszyklen reagiert werden. Dieser Ansatz zielt auf Neubeschaffung statt langwieriger Modernisierung und – wo sinnvoll – auf die Realisierung zeitnah marktverfügbarer bzw. bereits bewährter marktnaher Lösungen.

Das Verfolgen von Produktlinien und die Nutzung von Serieneffekten (ggf. auch in multinationaler Kooperation unter maßgeblicher Beteiligung deutscher Werftsystemhäuser) anstatt kostenintensiver Kleinserien wirken gleichzeitig effizienz erhöhend in der Beschaffung und in der Nutzungsphase. Die Versorgungsreife muss bereits bei Einführung des Produktes umfassend vertraglich abgesichert und gewährleistet sein. Weitere innovative Ansätze sollen dabei weiter geprüft werden, um eine längerfristige leistungsbezogene vertragliche Ausgestaltung zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer für die Nutzungsphase zu erlauben.

Die Zusammenarbeit zwischen der Bundeswehr und der deutschen Marine-schiffbauindustrie

Planbarkeit ist auch für die Deutsche Marine essenziell. Dies gilt umso mehr, da sie gegenwärtig ihren Auftrag mit dem kleinsten Schiffs- und Bootsbestand seit ihrem Bestehen erfüllt und praktisch keine Redundanzen vorhanden sind. Somit kommt der verlässlichen Verfügbarkeit von Marineeinheiten für den Einsatz besonders hohe Bedeutung zu. Der intensive Einsatzbetrieb bei gleichzeitigem Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf ist eine große Herausforderung. Es kommt darauf an, dass der Zulauf neuer Waffensysteme mit dem geforderten Leistungsumfang zeitgerecht erfolgt. Ebenso müssen die Instandsetzungsphasen der Marineeinheiten in Nutzung wieder planungssicher werden. Mit der Agenda Nutzung, der Untersuchung der Beschaffungsorganisation und der Initiative Einsatzbereitschaft wurden seitens BMVg

diesbezügliche Handlungslinien eingeleitet. Diese sind gemeinsam mit allen betroffenen Akteuren konsequent in die Praxis umzusetzen.

Eine engere Einbeziehung der Hersteller in die Instandhaltung ist – soweit rechtlich zulässig – grundsätzlich zweckmäßig, weil so an die bei Neubauten erworbene Systemkompetenz angeknüpft werden kann. Mehrjährige Rahmenverträge können dabei zu einer Win-win-Situation für alle Beteiligten und zu einer höheren Einsatzverfügbarkeit führen. Bezüglich der planmäßigen Instandhaltung für die seegehenden Einheiten der Deutschen Marine gilt es, übergeordnete nationale Sicherheitsinteressen, wie die Sicherung festgelegter verteidigungsindustrieller Schlüsseltechnologien und die strategische Versorgungssicherheit im Rahmen des geltenden Rechts künftig zu berücksichtigen.

Für die planmäßigen Instandhaltungsmaßnahmen bedarf es seitens der Bundeswehr als öAG einer möglichst umfassenden Forderungslage, hinreichender eigener Kapazitäten für das Instandhaltungsmanagement, die Befundung und die Durchführung spezifischer Instandhaltungsbedarfe (z. B. an Waffen und Sensorik) sowie der bedarfsgerechten Bevorratung von Ersatzteilen im Logistischen System der Bundeswehr. Vorausschauend gestaltete Instandsetzungsrahmenverträge mit leistungsfähigen Partnern aus der Industrie ermöglichen eine optimierte Nutzung der verfügbaren nationalen Werftkapazitäten und können die Grundlage für einen ausreichenden Kapazitätsvorhalt (einschl. der erforderlichen Ersatzteile) auch für kurzfristige, einsatzrelevante Reparaturen darstellen.

Ergänzend zur Inanspruchnahme von Leistungen aus der Industrie muss zukünftig wieder ein besonderes Augenmerk auf die Eigenbefähigung der Marine zur Truppeninstandsetzung gelegt werden. Die Covid-19-Pandemie hat gezeigt, dass im Einsatzbetrieb der Marine die Bereitstellung technisch-logistischer Unterstützung aus Deutschland in ausländischen Häfen durch Einreisebeschränkungen und Quarantäneerfordernisse erheblich beeinträchtigt oder sogar unmöglich sein kann. Vergleichbare Ein-

schränkungen sind auch in Szenarien der Landes- und Bündnisverteidigung denkbar. Daher muss die Ebene der Bordbesatzungen verstärkt zur Durchführung vordringlicher Instandsetzungen qualifiziert werden. Ferner sollten die Möglichkeiten der Fernwartung sowie der direkten Kommunikation des technischen Bordpersonals mit dem Marinearsenal und dem industriellen Technik- und Logistiksupport ausgebaut werden.

Parallel dazu baut die Marine die Zusammenarbeit mit dem Marinearsenal aus, um Instandhaltungsleistungen im Zusammenwirken mit der Industrie zukünftig möglichst systemnah und regionalisiert (d.h. in der Nähe der Marinestützpunkte) zu erbringen und so die Verfügbarkeit der Einheiten zu steigern. Der Fokus der Leistungen des Marinearsenals liegt dabei – neben dem Instandhaltungsmanagement – auf spezifischen, einsatzrelevanten Bedarfen, die kurzfristig nicht durch externe Anbieter gedeckt werden können. Neben direkten Leistungen durch die Industrie erfordert dies auch die Bereitstellung von Wissenstransfer und Ausbildungsunterstützung für die Marine durch die Industrie.

Mit Blick auf die wettbewerbliche Vergabe der Werftinstandsetzungen ist das Verhältnis zwischen öAG und Marineschiffbauindustrie neu zu justieren. Dabei kommt es darauf an, die Vergabe und Durchführung von Instandsetzungsleistungen – soweit rechtlich möglich – zu flexibilisieren, zu vereinfachen sowie wirtschaftliche Risiken angemessen zu verteilen. Dies erfordert einen engen Dialog sowie gegenseitiges Vertrauen und Verständnis. Basierend auf einem stringenten, den o.g. Grundsätzen entsprechenden Vergabeprozess sowie klaren, auf Wettbewerbsfähigkeit, verlässlicher Verfügbarkeit, Ausgewogenheit und Praxishöhe angelegten Vertragsbedingungen wird die deutsche Marineschiffbauindustrie auch ihren Beitrag zur Verbesserung der materiellen Einsatzbereitschaft der Deutschen Marine mit einer vertragsgemäßen Leistungserbringung „in time – in budget – in quality“ erbringen und deren Anspruch als nationaler Premiumkunde erfüllen können. Im gemeinsamen Interesse an bestmöglicher Ausrüstung und nach-

haltig gesunden Strukturen im Marineschiffbau und deren verlässlicher Verfügbarkeit sitzen Industrie, öAG und Deutsche Marine in einem Boot.

Kooperationen im Marineschiffbau

Zur Ausgestaltung des Marineschiffbaus als nationale verteidigungsindustrielle Schlüsseltechnologie und zur Stärkung des Industriestandortes Deutschland bedarf es eines breiten Ansatzes, der sich nicht allein auf „Schiffbau“ im engeren Sinne ausrichtet. Vielmehr kommt es angesichts zunehmend komplexer werdender Informationssysteme und der fortschreitenden Digitalisierung und Vernetzung von Marineschiffen auf die enge Zusammenarbeit der Werften als Systemintegratoren und Generalunternehmer mit den maritimen Systemhäusern und Zulieferern an. Hieraus erwächst der Industrie und dem Mittelstand, aber auch dem öffentlichen Auftraggeber, eine besondere Verantwortung für eine zukunftsorientierte Ausrichtung des deutschen Marineschiffbaus. Dies beinhaltet die Bereitschaft zur Prüfung von Kooperationen, auch innerhalb Europas, sowie zu einem verstärkten rüstungspolitischen Engagement im Europäischen Verteidigungsfonds mit Bezug zu marineschiffbauartigen Themen. Damit soll sichergestellt werden, dass die Industrie auch künftig in der Lage sein kann, die Führungsrolle bei internationalen industriellen Kooperationsvorhaben zu übernehmen.

Hinsichtlich einer Kooperation auf bi- oder multilateraler Ebene sind jedoch gegenwärtige Unterschiede in der jeweiligen nationalen Wirtschaftsstruktur und Industriepolitik zu berücksichtigen. Selbst in der EU steht die ausschließlich privatwirtschaftlich strukturierte deutsche Marineschiffbauindustrie ausländischen Staatsunternehmen und gezielter wettbewerbsbeeinflussender Industriepolitik anderer Länder gegenüber. Industrielle Kooperation braucht daher immer auch ein faires „Level-Playing-Field“. Andernfalls lässt sich der Marineschiffbau mit seiner hohen technologischen Kompetenz nicht auf Dauer am deutschen Standort halten.

Handlungsempfehlungen

Hieraus leiten sich folgende Handlungsempfehlungen ab:

- Stärken der Fähigkeiten der Deutschen Marine in ihrem Aufgabenspektrum durch eine langfristige und belastbare strategische Beschaffungsplanung entlang der Vorgaben des Fähigkeitsprofils in der Dimension See. Verlässliche und kontinuierliche Umsetzung von Beschaffungsvorhaben sind auch ein Beitrag zur Stärkung und Sicherung der industriellen Systemfähigkeiten und Innovationskräfte der deutschen Marineschiffbauindustrie sowie der hier betroffenen nationalen verteidigungsindustriellen Schlüsseltechnologien. Sie tragen zudem zur Sicherung der Kapazitäten in Deutschland bei;
- Sicherstellen eines finanziell verlässlich und nachhaltig ausgestatteten Rüstungs- und Beschaffungsetats für den erforderlichen Fähigkeitsaufbau und -erhalt der Deutschen Marine;
- Frühzeitige Einbindung maßgeblicher nationaler Industriepartner und der wehrtechnischen Forschung in der Analyse- und Designphase und zur optimalen Beschaffungsumsetzung im vorgegebenen Kostenrahmen unter Berücksichtigung des vergaberechtlichen Rahmens;
- Nachhaltige Beschleunigung der Planungs- und Beschaffungsprozesse sowie die Modernisierung der Bauvorschriften zur Erhöhung der Verfügbarkeit von Marineeinheiten und im Sinne eines effizienten Ressourceneinsatzes;
- Verstärktes Verfolgen von Produktlinien national oder mit Ausrichtung auf bi- und multilaterale Kooperationen und – wo sinnvoll – von bereits marktverfügbaren bzw. marktnahen Lösungen;
- Sicherstellen der Versorgungsreife bei Produkteinführung und des Lifecycle-Supports durch frühzeitige vertragliche Absicherung;
- Herstellen eines gemeinsamen, partnerschaftlichen Grundverständnisses zu den Beschaffungsprozessen, den vertrags- und vergaberechtlichen Rahmenbedingungen und einer verantwortungsgemäßen Risikoverteilung bei Rüstung und Instandhaltung durch einen engen und kontinuierlichen Dialog zwischen öAG und Industrie, soweit rechtlich möglich;
- Konkretisierung des Strategiepapiers der Bundesregierung zur Stärkung der Sicherheits- und Verteidigungsindustrie dahingehend, dass grundsätzlich die verteidigungsindustrielle Schlüsseltechnologie auch Maßnahmen der Materialerhaltung umfasst. Die Materialerhaltung mit Blick auf Marineschiffe soll hier besonders herausgestellt werden;
- Verbesserung der Planbarkeit im Betrieb und in der Instandhaltung durch systembezogene Rahmenverträge;
- Ausbau regionalisierter, systemnaher Fähigkeiten der Bundeswehr in der Instandhaltung unter Einbeziehung der Industrie;
- Besondere Gewichtung von „in time – in budget – in quality“ in der vertraglichen Umsetzung der Leistungserbringung für Rüstung und Instandhaltung;
- Stärkung nationaler verteidigungsindustrieller Kernkompetenzen und innovativer maritimer Technologien durch enge und partnerschaftliche Abstimmung zwischen öAG, Marineschiffbauindustrie und wehrtechnischer Forschung;
- Fortführung und Vertiefung der Kooperation mit der deutschen Marineschiffbauindustrie im Bereich der maritimen wehrtechnischen Forschung, Entwicklung und Erprobung sowie Ausbau der Kooperation von Marineschiffbauindustrie und den entsprechenden Dienststellen des Bundes;
- Konsequente Umsetzung und Nutzung sowie Weiterentwicklung wissenschaftlicher Erkenntnisse und Forschungsergebnisse in anwendungsnahe Technologielösungen hoher Reife, um diese zeitnah zur Anwendung bringen zu können;
- Verfolgen zukunftsorientierter, wettbewerbsfähiger und innovationsfördernder Marktstrukturen und Stärkung der industriellen Integrationskompetenz im Marineschiffbau durch Förderung konsolidierter nationaler Wertketten. Ziel ist es, entlang der gesamten Wertschöpfungskette von kleinen und mittelständi-

schen Unternehmen (KMU) bis Systemhäusern Know-how zu bündeln und auf diese Weise die Beteiligungschancen im internationalen Wettbewerb zu erhöhen;

- Kontinuierliche und konstruktive Abstimmung zwischen öAG, Deutscher Marine und deutscher Marineschiffbauindustrie, um der Deutschen Marine als nationalem Premiumkunden bestmögliche materielle Ausstattung bereitzustellen. Innovative und leistungsfähige Marineeinheiten für die Deutsche Marine sind wichtige Exportreferenz („Parent Navy“) für die deutsche Marineschiffbauindustrie;
- Klares politisches Engagement aus Deutschland zur Unterstützung der nationalen Industrie hinsichtlich maritimer industriepolitischer Kooperationen unter dem Dach des Europäischen Verteidigungsfonds;
- Einsatz für ein industriepolitisches „Level Playing Field“ in der Europäischen Union, um der deutschen Industrie vergleichbare Beteiligungs- und Führungsmöglichkeiten wie der Marineschiffbauindustrie aus anderen EU-Staaten zu bieten, welche sich in staatlicher Hand befinden oder sehr eng mit dem Staat verzahnt ist;
- Kontinuierliche Exportflankierung u. a. durch vertragsunterstützende Regierungsabkommen, hochrangige politische Auslandskontakte sowie Flottenbesuche der Deutschen Marine im Ausland und Ausbildungsunterstützungsangebote für ausländische Marinen im Rahmen verfügbarer Kapazitäten der Marine;
- Verlässliches und kontinuierliches Angebot zur Nutzung der Instrumente der Außenwirtschaftsförderung, z. B. von Exportkreditgarantien zur Absicherung wirtschaftlicher und politischer Forderungsausfälle;
- Exporte sind wesentliche Grundlage für Auslastung, Erhalt und technologische Entwicklung industrieller Marineschiffbaukapazitäten in Deutschland und sind Grundlage für europäische/internationale Partnerschaften sowie für die erklärte politische „Befähigungs-/Ertüchtigungsstrategie“ und Fortentwicklung einer internationalen Sicherheitsarchitektur. Anträge auf Rüstungsexportgenehmigungen werden

entsprechend der in den Politischen Grundsätzen der Bundesregierung für den Export von Kriegswaffen und sonstigen Rüstungsgütern vom 26. Juni 2019 niedergelegten Prinzipien unter Berücksichtigung der nötigen Sorgfalt und der gebotenen Prüftiefe zügig bearbeitet. Hierbei wird das besondere Maß an erforderlicher Planungssicherheit angesichts der im Marineschiffbau üblichen langen Projektzeiträume berücksichtigt;

- Engagement für eine einheitliche und harmonisierte europäische Exportpraxis unter Berücksichtigung der im Strategiepapier der Bundesregierung zur Stärkung der Sicherheits- und Verteidigungsindustrie hervorgehobenen außen-, sicherheits- und beschaffungspolitischen sowie rechtlichen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen;
- Ausbau europäischer und internationaler Sicherheits- und Kooperationspartnerschaften sowie die Zusammenarbeit mit ausgewählten europäischen Partnern zur Stärkung nationaler industrieller Fähigkeiten und damit der Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands in Europa und international.

Forum

„Offshore Windenergie“

10. Mai 2021

Studio B

Moderation:

Stefan Thimm, Johanna Kardel, Heike Winkler

Ca. 15.45 Uhr

Eingangsstatement

Andreas Feicht, Staatssekretär, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

Panel 1

Kerstin Andreae, Vorsitzende der Hauptgeschäftsführung, Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V.

Martin Volker Gerhardt, Senior Vice President, Offshore Platform and Portfolio Management, Siemens Gamesa Renewable Energy

Catrin Jung, Head of Business Unit Offshore, Vattenfall GmbH

Wolfgang Lemb, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied, IG Metall

Panel 2

Stefan Kapferer, Vorsitzender der Geschäftsführung, 50Hertz Transmission GmbH

Dr. Hannah König, Leiterin Einkauf Erzeugung, EnBW Energie Baden-Württemberg AG

Irina Lucke, Division Lead Offshore, Omexom Renewable Energies Offshore GmbH

EINGANGSSTATEMENT



Andreas Feicht

Staatssekretär, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

Herr Andreas Feicht begann 1993 seine berufliche Laufbahn bei der Dresdner Verkehrsbetriebe AG. Dort war er zuletzt als Leiter des Vorstandsbüros für die Unternehmensentwicklung zuständig. Im Anschluss daran arbeitete er bei den Technischen Werken Dresden, der kommunalen Holdinggesellschaft für die städtischen Beteiligungen der Landeshauptstadt Dresden. Hier verantwortete er die strategische Konzernentwicklung. Herr Feicht studierte berufsbegleitend Wirtschaftswissenschaft an der Fernuniversität in Hagen. Gemeinsam mit den

Eigentümern der Berliner Beratungsdienste gründete Herr Feicht im August 2000 die BBD Verkehrsconsult GmbH mit Sitz in Berlin und fungierte dort als geschäftsführender Gesellschafter des Unternehmens.

Ab Oktober 2005 war Herr Feicht als Mitgeschäftsführer der BSL Management Consultants tätig. Dort baute er unter anderem die Berliner Niederlassung des Unternehmens auf. Von 2007 bis 2019 leitete Herr Feicht als Vorstandsvorsitzender die Wuppertaler Stadtwerke AG.

2013 wurde Herr Feicht zum Vizepräsidenten Energiewirtschaft des Verbandes kommunaler Unternehmen e. V. (VKU) gewählt und hatte dieses Amt bis zu seinem Wechsel in das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie inne. Dort ist er seit dem 1. Februar 2019 Staatssekretär und in diesem Amt zuständig für die Energiepolitik.

PANEL 1



Kerstin Andreae

Vorsitzende der Hauptgeschäftsführung, Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e. V.

Kerstin Andreae wurde 1968 in Schramberg, Schwarzwald geboren. Frau Andreae studierte Volkswirtschaftslehre an der Universität Freiburg.

Nach dem Diplom Ende 1996 arbeitete sie im Projektmanagement bei der Agentur für Gesundheits- und Kurtechnologie, MediKur in Hamm, beim Sozialwissenschaftlichen Frauenforschungsinstitut der ev. Fachhochschule in Freiburg und bei einem Finanzdienstleister im Bereich Windenergie in Freiburg. Von 1999 bis 2002 war Frau Andreae Gemeinderätin der Stadt Freiburg. 2002 wurde Frau Andreae im Wahlkreis Freiburg zur Abgeordneten des Deutschen Bundestages gewählt. Von 2002 bis 2007 war sie Mitglied im Finanzausschuss und Kommunalpolitische Sprecherin der Fraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN. Von 2007 bis 2012 war sie als wirtschaftspolitische Sprecherin tätig.

2012 wurde Frau Andreae zur stellv. Fraktionsvorsitzenden gewählt. Ihr oblag bis 2017 die Koordination der Wirtschafts-, Haushalts-, Finanz-, Arbeits- und Sozialpolitik. Von 2017 bis 2019 war Frau Andreae wirtschaftspolitische Sprecherin der Fraktion.

Seit 1. November 2019 ist Frau Andreae Vorsitzende der Hauptgeschäftsführung des BDEW. Frau Andreae ist verheiratet und hat drei Kinder. Ihr Wohnsitz ist Berlin.



Martin Volker Gerhardt

Senior Vice President, Offshore Platform and Portfolio Management, Siemens Gamesa Renewable Energy

Martin Gerhardt, Diplom Forstwissenschaftler mit MBA, ist seit 2017 für das Offshore Wind-Produktportfolio und die langfristige Gewinn- und Verlustrechnung von Siemens Gamesa Offshore verantwortlich. Er berichtet direkt an den Offshore-CEO und ist Mitglied des Kern-Führungsteams der Offshore-Geschäftseinheit.

Martin Gerhardt hat als Unternehmensberater fundierte Kenntnisse im Energiesektor aufgebaut. Er lebte 6 Jahre in China und war für das Offshore-Geschäft in APAC 2012-14 verantwortlich.

Als Leiter der Strategie von Siemens Wind Power bereitete er 2017 die Fusion mit Gamesa vor. Martin sieht den Klimawandel als größte globale Herausforderung und ist begeistert vom Beitrag der Offshore-Windenergie zur Dekarbonisierung.



Catrin Jung

Head of Business Unit Offshore, Vattenfall GmbH

Catrin Jung startete ihre Karriere bei Vattenfall im Jahr 2002 und befasste sich in verschiedenen Positionen mit der Strategie des Unternehmens, darin u. a. mit den Themen Markt- und Preisprognosen sowie der Investitionsstrategie. Seit 2009 bekleidete Frau Jung verschiedene Management-Positionen im Vattenfall-Konzern, sie leitete u. a. den Bereich Konzernstrategie am Hauptsitz von Vattenfall in Stockholm.

Von 2013 bis 2015 war sie Vice President Business Strategy der Vattenfall-Regionalgesellschaft Continental/UK und damit zuständig für die Länder Deutschland, Niederlande und Großbritannien. Ab 2015 leitete Frau Jung den Bereich Portfolio und Business Development, innerhalb des Geschäftsbereichs Wind von Vattenfall. Ab 2017 übernahm sie den Bereich Market Development Offshore. Seit dem 1. März 2020 ist Catrin Leiter der Business Unit Offshore. Catrin Jung ist verheiratet und hat zwei Kinder.



Wolfgang Lemb

Geschäftsführendes Vorstandsmitglied, IG Metall

Herr Lemb wurde 1962 in Weilbach geboren. Er ist verheiratet und hat drei Töchter. Ab 1978 machte Herr Lemb eine Ausbildung zum Universalfräser bei der Alfred Teves GmbH (heute Continental) in Frankfurt am Main. Von 1984 bis 1987 war er Mitglied des Betriebsrates. Von 1987 bis 1988 besuchte er die Akademie der Arbeit. 1988 begann Herr Lemb seine Tätigkeit bei der IG Metall als

Gewerkschaftssekretär in der Geschäftsstelle Darmstadt. Von 1991 bis 2004 war er Erster Bevollmächtigter der IG Metall Geschäftsstelle Gera, ab 2004 bis 2011 dann zudem auch der Geschäftsstelle Jena-Saalfeld. Von 2009 bis 2014 war Herr Lemb Mitglied des Thüringer Landtages und wirtschaftspolitischer Sprecher der SPD-Fraktion (sowie Mitglied des Wirtschafts- und Innovationsrates der Thüringer Landesregierung). Von 2011 bis 2013 war er Erster Bevollmächtigter der IG Metall Geschäftsstelle Erfurt. Seit 2013 ist Herr Lemb Geschäftsführendes Vorstandsmitglied der IG Metall.

Herr Lemb ist stellv. Aufsichtsratsvorsitzender der INDUS Holding AG in Bergisch-Gladbach. Er ist zudem u. a. Vizepräsident der IndustriAll European Trade Union und Kuratoriumsvorsitzender der Stiftung Neue Länder. Herr Lemb ist Mitglied der SPD.

PANEL 2



Stefan Kapferer

Vorsitzender der Geschäftsführung, 50Hertz Transmission GmbH

Stefan Kapferer ist seit Dezember 2019 Vorsitzender der Geschäftsführung von 50Hertz und Mitglied des Steuerungsgremiums der deutsch-belgischen Elia Group (Elia Group Committee).

Stefan Kapferer blickt auf eine langjährige Karriere in Politik und Wirtschaft zurück. Er war mehrere Jahre als Staatssekretär in unterschiedlichen Ressorts auf Landes- und Bundesebene tätig. 2011 wurde er als Staatssekretär in das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie berufen und war damit auch für den Bereich Energie zuständig. Er vertrat das Ministerium unter anderem im Energieministerrat der EU und war Aufsichtsratsvorsitzender der Deutschen Energie-Agentur (dena). Von 2014 bis 2016 war Kapferer stellv. Generalsekretär der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) in Paris.

Von 2016 bis 2019 leitete Stefan Kapferer als Vorsitzender der Hauptgeschäftsführung den Bundesverband der Deutschen Energie- und Wasserwirtschaft. In dieser Zeit wirkte er als Mitglied der „Kommission für Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ daran mit, einen von einem breiten gesellschaftlichen Konsens getragenen Ausstieg aus der Kohleverstromung in Deutschland vorzubereiten.



Dr. Hannah König

Leiterin Einkauf Erzeugung, EnBW Energie Baden-Württemberg AG

Dr. Hannah König arbeitet seit über 10 Jahren im Bereich Erneuerbare Energien in verschiedenen Leitungsfunktionen mit fachlichem Schwerpunkt Netzintegration und Offshore Wind Technik. So war sie insbesondere einige Jahre als Leiterin des Operativen Geschäfts der 8.2 Consulting AG mit Sitz in Hamburg tätig. Währenddessen war sie zudem Mitglied des Aufsichtsrates bei Greenpeace Energy. Im Anschluss daran wechselte sie im März 2017 zur EnBW Energie Baden-Württemberg AG mit Sitz in Karlsruhe. Sie war dort 4 Jahre als Leiterin für den Bereich Wind- und maritime Technik tätig und leitet seit April dieses Jahres den Einkauf für die Erzeugung.



Irina Lucke

Division Lead Offshore, Omexom Renewable Energies Offshore GmbH

Irina Lucke hat ein Master-Studium in Umweltingenieurwissenschaften abgeschlossen. Von 2002 bis 2006 arbeitete sie für das Emissionshaus König & Cie. in Hamburg als Projektmanagerin für geschlossene Private-Equity-Fonds. 2006 wechselte sie zur EWE AG nach Oldenburg, wo sie als Projektmanagerin für Deutschlands ersten Offshore-Windpark alpha ventus im Einsatz war.

2010 übernahm sie die Technische Projektleitung für den Offshore-Windpark Riffgat, der 2014 mit dem Deutschen Erneuerbare-Energien-Preis für das „Projekt des Jahres“ ausgezeichnet wurde. Im Juli 2013 wurde sie technische Geschäftsführerin von EWE Offshore Service & Solution (EWE OSS), einem unabhängigen Dienstleister für Beratung, Projektrealisierung und Betrieb & Wartung von Offshore-Windprojekten. Seit 2014 ist sie im Vorstand des WAB e.V. aktiv. Im Jahr 2017 wurde Irina Lucke in die Top 100 International Women's Power List aufgenommen.

Ende 2020 erfolgte die Übernahme der EWE OSS durch VINCI Energies Deutschland Industry & Infrastructure GmbH und firmiert nun unter Omexom Renewable Energies Offshore GmbH. Irina Lucke ist weiterhin Geschäftsführerin und hat zudem die Divisionsleitung Offshore übernommen.



Stefan Thimm (Moderation)

Geschäftsführer, Bundesverband der Windparkbetreiber Offshore e.V.

Vita siehe Seite 23



Johanna Kardel (Moderation)

Senior Managerin Politik und Regulatorik, Bundesverband der Windparkbetreiber Offshore e.V.

Johanna Kardel arbeitet seit 2017 beim Bundesverband der Windparkbetreiber Offshore e.V. (BWO) als Senior Managerin für Public & Regulatory Affairs und betreut in der Funktion unter anderem die Gremienarbeit des BWO in den Bereichen Recht und Politik. Davor arbeitete Johanna Kardel ca. fünf Jahre als Referentin im Team Energie und Bauen des Verbraucherzentrale Bundesverband und war dort unter anderem für die Themen Effizienz und Digitalisierung zuständig. Sie hat einen Master in European Studies (Politikwissenschaften) der Europa-Universität Viadrina und studierte in Chemnitz, Frankfurt (Oder) und Frankreich. Als Seglerin glaubt Johanna Kardel auch privat an die Kraft von Wind und Welle und die sich daraus ergebenden Chancen für eine Zukunft auf Basis erneuerbarer Energien.



Heike Winkler (Co-Moderation)

Geschäftsführerin, WAB e.V.

Heike Winkler ist seit 2019 Geschäftsführerin des Offshore Windindustrieverbandes und Innovationsclusters WAB e.V. in Bremerhaven. Bis dahin war sie einige Jahre als freiberufliche PR- und Public Affairs-Beraterin in der Offshore Windindustrie tätig. Zuvor leitete Heike Winkler die internationale Unternehmenskommunikation und war verantwortlich für den Bereich Public Affairs bei einem deutschen Offshore-Windkraftanlagenhersteller (Adwen, AREVA Wind, Multibrid) von 2008 bis 2015. Heike Winkler absolvierte ihr Redaktionsvolontariat als Printjournalistin von 2006-2008. Sie erhielt ihren Magisterabschluss in Wirtschafts- und Sozialpsychologie sowie in Politikwissenschaft der Universität Göttingen im Jahr 2005.

Positionspapier

FORUM Offshore Windenergie

Mit Windenergie auf See für mehr Klimaschutz und ein nachhaltiges & sicheres Energieversorgungssystem

Die Positionspapiere der sechs Branchenforen der 12. NMK wurden von den Akteuren aus Politik und Wirtschaft, die an der Vorbereitung des jeweiligen Forums beteiligt waren, erstellt. Die Inhalte spiegeln nicht notwendigerweise die Haltung der Bundesregierung wider.

Der Koordinator der Bundesregierung für die Maritime Wirtschaft dankt allen Beteiligten für die konstruktive Zusammenarbeit.

Hintergrund

Um die nationalen und internationalen Klimaschutzziele zu erreichen, will die Bundesregierung die emissionsintensive Stromerzeugung verringern und ein höheres Ausbauvolumen sowie die Nutzung der Erneuerbaren Energien sicherstellen. Die Erneuerbaren Energien sollen im Jahr 2030 65 Prozent des deutschen Stromverbrauchs bereitstellen. Auch wurde im Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG 2021) das Ziel verankert, dass der gesamte Strom in Deutschland vor dem Jahr 2050 treibhausgasneutral ist. Perspektivisch ist unter anderem wegen des Hochlaufs alternativer Antriebsformen und der Produktion von grünem Wasserstoff mit einem steigenden Strombedarf zu rechnen. Auch wenn der langfristige Ausbaupfad durch die Novelle des Windenergie-auf-See-Gesetzes positiv ist, macht der Branche weiterhin der Ausbaustopp in den Jahren 2020 und 2021 zu schaffen. Ein Entzerren der Ausschreibungsmengen könnte hier wichtige Impulse für die deutsche Wertschöpfungskette und zur Sicherung von Arbeitsplätzen setzen. Die Auswirkungen der Corona-Krise beschleunigen ohnehin den durch Energie- und Mobilitätswende sowie Digitalisierung getriebenen Strukturwandel in der Industrie: Hunderttausende Arbeitsplätze sind vom Umbau betroffen, viele neue könnten entstehen. Neben den Risiken bietet sich hier auch die Chance, mit dem Anreiz von Investitionen in die klimaschützende und leistungsstarke Energiequelle der Windenergie auf See und in einen beschleunigten Ausbau auf See zur Produktion von „grünem“

Wasserstoff Wirtschaftswachstum zu generieren und nachhaltige Arbeitsplätze zu schaffen.

Ausgangslage & Ausblick

Globaler Klimaschutz und Green Recovery:

Das Klimaschutzabkommen von Paris und die globalen Anstrengungen zur Vermeidung von Treibhausgasen (THG) bieten gute Perspektiven für die gesamte Maritime Wirtschaft einschließlich der Windenergie auf See und der Wasserstoffwirtschaft. Die Erzeugung von grünem Wasserstoff auf See ist dabei ein sinnvoller Baustein der Energiewende und eines gesamtsystemisch optimierten Energiesystems. Mit innovativen Offshore-Strukturen, emissionsfreien Servicefahrzeugen und nachhaltigen Rückbau- und Recyclingkonzepten kann die maritime Industrie zukunftssichere Standbeine stärken, in denen sie nicht nur qualitative Wettbewerbsvorteile besitzt. Regionale Produktion und Entsorgung mit kurzen Transportwegen liefern wichtige Beiträge zur Minderung von Klimagasen. Mit dem Green Recovery Programm der EU können weitere Maßnahmen entwickelt werden, die gleichermaßen die Folgen der Corona-Krise und des Klimawandels adressieren.

Anhebung der Offshore-Ausbauziele:

Mit der Novelle des Windenergie-auf-See-Gesetzes (WindSeeG) wurde im Dezember 2020 die Zielerhöhung auf 20 Gigawatt (GW) bis 2030 sowie ein Langfristziel von 40 GW bis 2040 gesetzlich veran-

kert. Der Flächenentwicklungsplan ist ebenfalls im Dezember 2020 vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) bekannt gegeben worden und hat die für 20 GW zusätzlich erforderlichen Flächen und Offshore-Netzanbindungen bis 2030 bestätigt. Die Fortschreibung und Aktualisierung der bestehenden Raumordnungspläne sollen im Sommer 2021 abgeschlossen sein. Ziel ist, einen Raumordnungsplan für die gesamte deutsche ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) zu erstellen und dabei bereits Flächen für 40 GW Offshore-Wind zu sichern.

Nationale Wertschöpfung und Arbeitsplätze:

Die Bruttobeschäftigung in der Windenergie auf See lag im Jahr 2018 bei rund 25.100 Personen (GWS) und hat sich somit gegenüber dem Vorjahr um 3,7 Prozent erhöht (2017 24.200 Personen). Andere Quellen zeigen über einen längeren Zeitraum einen Stellenabbau aufgrund des 2014 eingekürzten Ausbauziels und des daraus resultierenden Einbruchs^{1,2}. Aufgrund des Ausbaustopps fehlte der Branche eine kontinuierliche und verlässliche Auslastung am Heimatmarkt. Teilweise konnte das mit Projekten im Ausland ausgeglichen werden; insbesondere kleineren und mittleren Marktteilnehmern machte die Situation jedoch erheblich zu schaffen. Auch ist die deutsche Schiffbauindustrie am Ausbau der Offshore-Windenergie bislang sehr wenig beteiligt geblieben. Früher prognostizierte Wertschöpfungsanteile der Schiffbauindustrie im Bereich Offshore-Strukturen und Servicefahrzeuge wurden verfehlt^{3,4}. Grundsätzlich bleibt aber festzuhalten, dass die Offshore-Windindustrie im Zusammenwirken mit der Maritimen Wirtschaft und insbesondere der wieder anziehende Ausbau ein sehr großes Beschäftigungs- und Exportpotenzial beinhaltet.

Europäischer Rahmen und internationale

Kooperationen: Die deutsche EU-Ratspräsidentschaft hat sich im Bereich Energie unter anderem dafür eingesetzt, die Zusammenarbeit der Mit-

gliedstaaten im Bereich der Offshore-Energien und anderer Erneuerbarer Energien zu stärken. Die Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom Dezember 2020 sowie die gemeinsame Erklärung der Nordsee-Energiekooperation (NSEC) vom Juli 2020 beschrieben die Anforderungen an einen EU-Rahmen für gemeinsame Offshore-Projekte. Darüber hinaus veröffentlichte die EU-Kommission im November 2020 eine Strategie für Erneuerbare Energien auf See und zeigte darin, wie das Potential der Offshore-Windenergie genutzt werden könnte, um zum Ziel der Klimaneutralität im Jahr 2050 beizutragen. Sie gab an, dass dafür 300 GW an Offshore-Windenergieanlagen und 40 GW an anderen seeseitigen erneuerbare-Energien-Technologien (bspw. Wellenenergie) bis 2050 installiert werden müssten. Dazu seien laut Kommission unter anderem deutlich mehr Investitionen in die Offshore-Windenergie, eine Zunahme grenzüberschreitender Projekte und eine bessere Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten notwendig. Die Strategie wird die politische Basis für die weitere Diskussion und konkrete Gesetzesinitiativen bilden, die in den nächsten Jahren vorgeschlagen und mit den Mitgliedstaaten diskutiert und verhandelt werden.

Forschung, Entwicklung und Außenwirtschaftsförderung:

Die Unterstützung der Branche durch Rahmenbedingungen für Forschung und Entwicklung sind in Deutschland gut. So wurden im Rahmen des Energieforschungsprogramms im Jahr 2019 461 laufende Projekte im Förderbereich Windenergieforschung mit rund 73 Mio. Euro unterstützt, zudem wurden in diesem Bereich 112 neue Vorhaben mit einem Fördervolumen von rund 79 Mio. Euro neu bewilligt. Im Förderbereich Stromnetze wurden im Jahr 2019 540 laufende Vorhaben mit rund 54 Mio. Euro unterstützt und 136 neue Vorhaben mit einem Fördervolumen von rund 59 Mio. Euro neu bewilligt. Zusätzlich gibt es die vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) geförderten Reallabore der

¹ Wind:research (2019). Wertschöpfung der Offshore-Windenergie in Deutschland.

² Sowie jährliche Betriebsrätebefragungen im Auftrag der IG Metall

³ KMPG (2011). Offshore-Wind – Potenziale für die deutsche Schiffbauindustrie.

⁴ Ludwig, Seidel, Tholen (2012). Offshore-Windenergie: Perspektiven für den deutschen Schiffbau.

Energiewende, in denen innovative Technologien im realen Umfeld und in industrieller Größenordnung demonstriert werden. Ein Aspekt verschiedener Projekte im norddeutschen Netzengpassgebiet ist es dabei, Teile des auf See erzeugten elektrischen Stroms mittels Elektrolyse in Wasserstoff umzuwandeln. Auch sieht das WindSeeG ein Offshore-Testfeld vor, mit dem neue Anlagen und Gründungsstrukturen erprobt werden können. Darüber hinaus unterstützt die Bundesregierung die Branche über die Außenwirtschaftsförderung. Zu diesem Zweck wurde in der Vergangenheit der Bereich Offshore-Windenergie in verschiedenen Energiepartnerschaften und -dialogen auf die Tagesordnung genommen, die Arbeit internationaler Organisationen in dem Bereich finanziell unterstützt und entsprechende Maßnahmen zur Unterstützung deutscher Unternehmen im Programm der Exportinitiative Energie des BMWi vorgesehen. Die Zugänge von kleinen und mittelständischen Unternehmen zu gemeinsamen geförderten Projekten, wie auch die Außenwirtschaftsförderung bietet im Ländervergleich nach wie vor Optimierungspotenzial.

Nationale Wasserstoffstrategie: Die Verabschiedung der Nationalen Wasserstoffstrategie (NWS) im Sommer 2020 war ein wichtiger Impuls für den fortlaufenden Umsetzungsprozess zur Entwicklung eines Marktes für Wasserstoff(-technologien). Dabei kommt unter anderem der Offshore-Windenergienutzung eine besondere Rolle zu. Konkret sollen bis 2030 Elektrolyseanlagen von bis zu 5 GW Gesamtleistung, einschließlich der dafür erforderlichen Offshore- und Onshore-Energiegewinnung entstehen. Auch plant die Bundesregierung gemeinsam mit den Anrainerstaaten der Nord- und Ostsee die Wasserstoffproduktion über einen verlässlichen Regulierungsrahmen für Offshore-Windenergie sowie die Standardisierung und Normung für die Erzeugung, Lagerung und Transport zu unterstützen. Auch hatte die NWS bereits die EEG-Befreiung für die Produktion von grünem Wasserstoff angeregt. Hierzu wurden mit dem EEG 2021 zwei Optionen beschrieben: Zum einen wird die Möglichkeit geschaffen, die EEG-

Umlage für Hersteller von Wasserstoff im Rahmen der Besonderen Ausgleichsregelung zu begrenzen. Zum anderen soll die Bundesregierung auf Grundlage des Gesetzes künftig für die Hersteller von grünem Wasserstoff eine Vollbefreiung von der EEG-Umlage schaffen.

Handlungsempfehlungen

Entzerrung der Ausbauziele

Die Branche empfiehlt eine Entzerrung der Zubaumengen bis 2030 und einen stetigen Ausbaupfad bis 2040. Der in den letzten Jahren von der Branche (zur Bekämpfung des Ausbaustopps) empfohlene Sonderbeitrag zur kurzfristigen Nutzung freier Netzanbindungskapazitäten für weitere Offshore-Windparks wurde nicht umgesetzt. Auch wenn die Anhebung der Ausbauziele mit der Novelle des WindSeeG mittel- und langfristig eine enorme Bautätigkeit auslösen wird, braucht es zeitnahe Bauaktivitäten, um die Erreichung der gesetzten Ausbauziele durch eine Entzerrung der Ausschreibungsmengen realistischer, kosteneffizienter und nachhaltiger zu gestalten, um damit zeitnah wichtige Impulse für die deutsche Wertschöpfungskette und zur Sicherung von Arbeitsplätzen zu setzen. Für 2030 bis 2040 empfiehlt die Branche einen stetigen Ausbau von 2 GW pro Jahr.

Fortschreibung der Offshore-Ziele bis 2050

Die Branche empfiehlt eine Fortschreibung der Offshore-Ziele bis 2050. Die EU-Kommission hat mit ihrer Strategie für Erneuerbare Energien auf See im Rahmen einer Bedarfsanalyse ein Ausbauziel für die Offshore-Windenergie bis 2050 identifiziert. Dies sollte zum Anlass genommen werden, um auch die Diskussion in Deutschland bzgl. eines nationalen 2050-Ausbauziels in Gang zu bringen. In einem Stakeholder-Dialog zwischen den relevanten Akteuren sollte diskutiert werden, welches Ausbauziel bis 2050 gesetzlich umsetzbar ist und wie die Rahmenbedingungen dafür aussehen müssten. Dabei sollten die im novellierten WindSeeG festgelegten 40 GW bis 2040 als Ausgangspunkt genommen werden. Für den Zeithorizont bis 2050 sollten auf-

grund der systemdienlichen Eigenschaften der Offshore-Windenergie aktuelle Studien berücksichtigt werden, die für Deutschland ein mögliches Potenzial zwischen 50 und 81 GW ausweisen^{5,6,7,8}. Dabei sollten auch eine Diskussion über das langfristige europäische Strommarktdesign und die Vergabe von Flächen für Offshore-Wind geführt werden.

Fortschritt für die nationale Wasserstoffproduktion

Die Branche empfiehlt weitere Innovations- und Demonstrationsprojekte, ein eigenes Ausbauziel für Wasserstoff auf See sowie die Ausweisung weiterer Flächen. Für Fortschritte der nationalen Wasserstoffproduktion sind weitere Innovations- und Demonstrationsprojekte (u. a. Reallabore der Energiewende) notwendig, die die gesamte maritime Prozesskette von der Erzeugung grünen Wasserstoffs on- und offshore, über den Transport per Pipeline oder Schiff, bis zur Speicherung an Land und an Bord sowie der Nutzung als Treibstoff für Schiffe adressieren. Ebenfalls wird geraten, eigene Wasserstoffziele auf See zu definieren, gesetzlich verbindlich zu verankern und mit entsprechenden Flächen zu unterlegen. Darüber hinaus steht die Definition eines Vergabemechanismus noch aus und es gilt, die Preisdifferenz zu fossilem Wasserstoff abzubauen. Marktwirtschaftliche Instrumente wie eine wirksame CO₂-Bepreisung oder eine wettbewerbliche Ausschreibung von grünem Wasserstoff könnten dabei helfen. Wichtig bleibt dabei eine „stromseitige“ Anbindung von Offshore-Windparks, um die Energie je nach aktuellem Bedarf im Strom-, Wasserstoff- oder Gassystem (Gesamtsystem) am besten zu nutzen. Dabei gilt auch, dass Offshore-Windenergie aus Gründen des Gesamtwirkungsgrads – soweit möglich – netzdienlich ins Stromnetz integriert werden sollte. Neben singulären Anbindungskonzepten zum Abtransport von Wasserstoff sollten auch Hub-Lösungen und andere Transportlösungen ermöglicht werden.

Fortschreibung der Raumordnung

Die Branche empfiehlt eine zügige Fortschreibung der Raumordnung bei gleichzeitiger Berücksichtigung weiterer Potenziale von Windenergie auf See. Die Raumordnung sollte häufiger als aller 10 Jahre fortgeschrieben werden. Der vorliegende Entwurf des Plans sieht in der AWZ die Sicherung einer Flächenkulisse für etwa 40 GW vor. Aktuelle Studien sehen bis 2050 ein deutlich höheres Potenzial für Deutschland (IWES 2017: 57 GW, WindEurope 2020: 77 GW, Prognos et al 2020: 70 GW, AER 2020: 50-81 GW). Die Branche empfiehlt, dass das vollständige Potenzial zeitnah untersucht werden sollte. Dabei sollte eine Priorisierung unterschiedlicher Nutzungsinteressen sowie Optionen der Ko-Nutzung untersucht werden. Vorbehaltsgebiete z. B. für Forschung oder militärische Zwecke könnten grundsätzlich auch für Offshore-Windenergie (mit) genutzt werden. Auch sollten die Potenziale der Ostsee und über die Raumordnung der Länder auch die Potenziale im Küstenmeer stärker berücksichtigt werden.

Fortschreibung des FEP

Die Branche empfiehlt eine zügige Fortschreibung des FEP, um Planungssicherheit und ein konsistentes Umsetzungskonzept für den beschleunigten Ausbau zu schaffen. Für die Erreichung des Ziels von 40 GW bis 2040 ist eine vorausschauende, systemische Planung entscheidend. Eine Fortschreibung des FEP (FEP 2021) kann Klarheit über Projekte und Anbindungssysteme schaffen und hätte zudem den Vorteil, dass der NEP-Prozess im Jahr 2021 die Fortschreibung des FEP berücksichtigen könnte. Das übergeordnete Ziel sollte eine bessere Abstimmung der Bearbeitungszyklen von FEP und NEP sein. Auch sollte der FEP weitere Gebiete für die Wasserstoffgewinnung auf See festlegen. Im Rahmen des FEP könnte auch das Konzept zur Beschleunigung des Offshore-Ausbaus diskutiert werden. Die Novelle des WindSeeG hat hierzu neue Vorgaben gemacht, wie der Offshore-Ausbau beschleunigt werden kann. Bei der Frage,

⁵ Fraunhofer IWES (2017). Energiewirtschaftliche Bedeutung der Offshore-Windenergie für die Energiewende.

⁶ WindEurope (2020). Full analysis of the methodology of the report “Our Energy, Our Future” for Germany.

⁷ Prognos, Öko-Institut, Wuppertal-Institut (2020). Klimaneutrales Deutschland.

⁸ Aurora Energy Research (2020). Cost potential curves for renewables: a geospatial analysis.

wie die Beschleunigung des Ausbaus mit den damit einhergehenden Herausforderungen für die Projektentwickler in Einklang gebracht werden kann, besteht weiterer Gesprächsbedarf. Ein Fachdialog im Rahmen des FEP sollte ein konsistentes Umsetzungskonzept für den weiteren beschleunigten Offshore-Ausbau erarbeiten.

Potenziale Ostsee

Die Branche empfiehlt für einen regional ausgewogenen Offshore-Ausbau das Heben weiterer Potenziale in der Ostsee. Der FEP sieht aktuell für die Ostsee eine Gesamtkapazität von 2,1 GW Offshore-Wind vor. Neben bereits realisierten und sich im Bau befindlichen Projekten wird in Zukunft nur eine weitere Fläche mit 300 MW ausgeschrieben, obwohl ein Potenzial von bis zu 5 GW möglich erscheint^{9,10}. Um dieses Potenzial zu heben, sollten in der Raum- und Flächenplanung weitere Flächen ausgewiesen und zur Ausschreibung gebracht werden. Bestehende Potenziale im Küstenmeer sollten stärker berücksichtigt werden. Dazu zählt auch, dass das Offshore-Testfeld vor Rostock zeitnah umgesetzt werden sollte. Im FEP 2020 wurden das Offshore-Testfelds und die Testfeld-Anbindungsleitung aufgrund offener Fragen zum Thema Schifffahrt nicht festgelegt. Bei einer Klärung der offenen Punkte wurde eine zügige, gesonderte Teilfortschreibung des FEP durch das BSH in Aussicht gestellt.

Zeitnahe Aufstockung der Planungs- und Genehmigungskapazitäten

Die Branche empfiehlt eine zügige Umsetzung der mit der Novelle des WindSeeG beschlossenen personellen Aufstockung bei den Planungs- und Genehmigungsbehörden. Aufgrund der langen Projektvorlaufzeiten für Offshore-Netzanbindungssysteme ist eine frühzeitige Bearbeitung auf Behördenseite unerlässlich, um so früh wie möglich Planungssicherheit für anstehende Vorhaben zu generieren. Eine personelle Aufstockung bei den Planungs- und Genehmigungsbehörden (insb. BSH und Landesgenehmigungsbehörden)

würde hierbei eine Beschleunigungs- und Flexibilisierungswirkung entfalten, die der Umsetzung der komplexen Genehmigungsverfahren für Offshore-Netzanbindungssysteme zugutekäme. Darüber hinaus sollte die dezentrale Bearbeitung der Voruntersuchungen durch die Offshore-Projektentwickler im Hinblick auf das Beschleunigungspotenzial geprüft werden.

Konzepte für hybride Projekte

Die Branche empfiehlt, den Ausbau von Hybridprojekten auf europäischer Ebene weiter zu unterstützen. Zur Erreichung der Ausbauziele der Offshore-Windenergie und einer besseren Integration des auf See erzeugten Stroms ist die Realisierung von Hybridprojekten essenziell. Diese Projekte können volkswirtschaftliche Kosten und die Flächennutzung für den Ausbau der Offshore-Windenergie (und insb. der Netzanschlussysteme) einsparen. Aufgrund des grenzüberschreitenden Charakters dieser Projekte müssen für Projektierer spezielle Investitions- und Planungssicherheiten garantiert werden. Eine Regel, nach der bei Hybridprojekten bis 2025 70 Prozent der installierten Kapazität eines Interkonnektors für den grenzüberschreitenden Handel zur Verfügung gestellt werden muss, ist nicht praktikabel. Für das Interkonnektor-Projekt „Kriegers Flak Combined Grid Solution“ wurde deshalb bereits eine Ausnahme von der Regel durch die Kommission bestätigt. Um Verlässlichkeit für Investoren zu bieten, reichen Ausnahmegenehmigungen nicht aus. Die Europäische Kommission sollte daher aufgefordert werden, diese Regelung für Hybridprojekte anzupassen.

Entwicklung eines gemeinsamen europäischen Offshore-Netz-Konzeptes

Es bedarf eines ganzheitlichen Ansatzes zur Planung europäischer Offshore-Infrastruktur, der sowohl die Planung (Offshore- und Onshore-Netze, Offshore-Flächenentwicklung), technische Voraussetzungen wie Interoperabilität, Auswirkungen auf die Umwelt als auch eine volkswirtschaftlich

⁹ WindEurope (2020). Full analysis of the methodology of the report “Our Energy, Our Future” for Germany.

¹⁰ Siehe auch Strategie der Bundesregierung zur Windenergienutzung auf See von 2002.

effiziente Umsetzung umfasst. Dafür ist eine Anpassung des regulatorischen Regelwerks zwingend notwendig. Eine Vernetzung von Offshore-Windparks verspricht eine höhere Gesamtverfügbarkeit der Offshore-Windeinspeisung sowie statistische Glättungseffekte zwischen Gebieten mit hohem und geringerem Winddargebot auf See. Auf europäischer und länderübergreifender Ebene gibt es bereits eine Vielzahl von Projekten und Initiativen, die sich der Entwicklung eines europäischen Offshore-Netzes widmen. Um ein europäisches Offshore-Netz-Konzept zu entwickeln, bedarf es eines konsistenten Ansatzes im europäischen Rahmen, der die Verzahnung und damit die Vernetzung bestehender und neuer Offshore-Initiativen ermöglicht. Eine Voraussetzung ist hierfür die technische Kompatibilität der Netzanschlussysteme, damit Offshore-Windparks mit unterschiedlichen Zeitpunkten der Inbetriebnahme Schritt für Schritt vernetzt werden können. Dafür sollten auch führende HVDC-Hersteller in die Diskussionen einbezogen werden. Auch sollten weitere Kooperationen zwischen Nachbarländern weiterverfolgt werden.

Entwicklung Netzausbau an Land

Es braucht eine integrierte Berücksichtigung der offshore- sowie onshore-seitigen Netzbelange. Für die Übertragung der eingespeisten Windenergie auf See hin zu den Verbrauchern sind entsprechende netzseitige Transportkapazitäten an Land erforderlich. Im Zuge der vorausschauenden Netzausbauplanung durch die Übertragungsnetzbetreiber werden regelmäßig die dafür erforderlichen Netzausbaumaßnahmen ermittelt. Mit der zunehmenden Erschließung des Windenergiepotenzials auf See steigen der Nord-Süd-Transportbedarf sowie der damit einhergehende Netzausbaubedarf in Deutschland weiter an. Über den Netzausbau und die Realisierung der Offshore-Projekte können daher auch die im Rahmen des Kohle- und Kernkraftausstiegs wegfallenden Erzeugungskapazitäten nahe der Lastzentren kompensiert werden. Dies ist auch vor dem Hintergrund der Sektorenkopplung (Zunahme an strombasierten Anwendungen in Wärme- und Verkehrssektor) in den Städten wichtig. Für eine Umsetzung dieser identifizierten

Maßnahmen sind ein stabiler gesetzlicher Rahmen sowie schnelle Genehmigungsprozesse wesentlich. Dazu gehören robuste Planungsszenarien mit den zugrunde gelegten Annahmen für (Offshore-Wind-) Erzeugung und Last, die den ambitionierten Zielen Rechnung tragen. Ebenso wichtig ist für die erfolgreiche Umsetzung des Netzausbaus die politische Unterstützung und Kommunikation der Notwendigkeit des Netzausbaus für die Akzeptanz für Ort.

Arbeit und Wertschöpfung

Die Branche empfiehlt Maßnahmen der Industrie-, Arbeitsmarkt- und Bildungspolitik, um die Potenziale der Mobilitäts- und Energiewende für die nationale Wertschöpfung zu nutzen und den Transformationsprozess zu gestalten. Mit stabilen politischen Rahmenbedingungen kann die Offshore-Windenergie dazu beitragen, zukunftssichere Arbeitsplätze nicht nur in der Windenergiebranche zu schaffen, sondern auch mehr nationale Wertschöpfung in der Maritimen Wirtschaft auf See und an der Küste sowie in der Stahlindustrie, dem Maschinenbau und der Elektroindustrie im Hinterland zu generieren. Diese Entwicklung sollte durch Ausschreibungskriterien verstärkt werden, die sich an Nachhaltigkeits- und Emissionsminderungszielen orientieren, um durch regionale Zusammenarbeit, kurze Lieferketten und hohe Umweltstandards z. B. den CO₂-Footprint des Gesamtsystems über den gesamten Lebenszyklus zu verkleinern. Eine enge regionale Vernetzung von Bau, Betrieb, über Wartung, bis hin zu Rückbau und Recycling ist nachhaltig und stärkt den Heimatmarkt. Weiterhin müssen diese Transformations- und Diversifizierungsprozesse durch entsprechende Ausbildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen sowie Umstrukturierungs- und Investitionsförderungen begleitet werden.

Rückbau und Recycling

Die Branche empfiehlt Rückbaukonzepte stärker zu fördern und zu unterstützen. Rückbau und Recycling gewinnen zunehmend an Relevanz, da die ersten Offshore-Windparks in diesem Jahrzehnt aus der garantierten Einspeisevergütung fallen. Es müssen rechtzeitig Rückbaukonzepte, Standards

und Normen und ein regulatorischer Rahmen entwickelt werden, die eine ökologisch überzeugende und wirtschaftlich umsetzbare Entsorgung ermöglichen. Forschungsprojekte zu Rückbau und Recycling sollten nach Möglichkeit unterstützt werden. Auch sollten umgehend die rechtlichen und wirtschaftlichen Voraussetzungen für den Aufbau nationaler Recyclingkapazitäten geschaffen werden. Bisher gibt es weder für Windenergieanlagen und Komponenten noch für Offshore-Strukturen und Schiffe in Deutschland zugelassene Recyclingbetriebe. Um diese Lücke zu schließen, bedarf es bundeseinheitlicher Regelungen für die Zulassung neuer Unternehmen oder die Erweiterung von Betriebsgenehmigungen existierender Bau- bzw. Reparaturbetriebe. Da alle maritimen Teilsektoren unter fehlenden Recyclingkapazitäten leiden, ergeben sich Kooperationspotenziale für die gesamte maritime Wirtschaft. Die Hafenstandorte haben für den Aufbau eines Rückbau- und Recycling-Hubs einen Standortvorteil.

Repowering und Flächennachnutzung

Die Branche empfiehlt, dass der regulatorische Rahmen für Repowering und Flächennachnutzung ausgestaltet wird. Die ersten Offshore-Anlagen fallen Ende der 2020er bzw. Anfang der 2030er Jahre aus der gesetzlichen Förderung, dennoch stellen sich Fragen zur Nachnutzung der Flächen bereits heute. Aus energiepolitischer Sicht besteht die Notwendigkeit, für die Windenergie genutzte Flächen soweit wie möglich weiter zu nutzen und den Austausch alter Anlagen durch neue und leistungsstärkere Windenergieanlagen zu ermöglichen. Durch neue Anlagen können Emissionen und der Flächenbedarf reduziert werden, zusätzlich könnten Repowering-Anlagen die bestehende Infrastruktur (z. B. Netzanschluss) nutzen. Aus planerischer Sicht steht der Flächennachnutzung durch Repowering in vielen Fällen nichts entgegen. Aus regulatorischer Sicht ist dies jedoch bislang nur unzureichend definiert.

Vision 2050

Im Jahr 2050 besteht der deutsche Strommix nur noch aus Erneuerbaren Energien. Windenergie auf See hat daran einen wichtigen Anteil. Durch einen hohen Anteil an Offshore-Windenergie wird die Volatilität der Residuallast reduziert und die Kosten zur Bereitstellung von Flexibilität bleiben moderat. Kontinuierlich sinkende Stromgestehungskosten für Erneuerbare Energieträger und weniger Abregelungen senken die Energiekosten und stabilisieren das Energieversorgungssystem. Diese Entwicklung führt zu einer Verbesserung der nationalen Versorgungssicherheit. Mit dem Offshore-Wind-Industriezweig verbunden mit der maritimen Industrie und der Wasserstoffwirtschaft ist ein wichtiges Beschäftigungs- und Exportpotenzial für Deutschland entstanden. Die Akzeptanz der Energiewende kann durch eine umfangreiche Einbindung der Bevölkerung bei neuen Projekten und durch das Beschäftigungspotenzial auf einem sehr hohen Niveau gehalten werden. Neben „klassischen“ ans Netz angebundenen Offshore-Erzeugungsanlagen gibt es eine erhebliche Menge an Flächen, die für die Wasserstoffproduktion auf See genutzt werden. Mittlerweile sind vor allem Flächen, die weiter von der Küste entfernt sind, an Wasserstoff-Pipelines angeschlossen und versorgen unterschiedliche Sektoren wie Wärme, Mobilität und die Industrie mit grünem Wasserstoff. Neben nationalen Projekten sind auch viele Offshore-Windparks hinzugekommen, die nicht nur in einem Land ans Netz angeschlossen sind. Ein weitläufiges europäisches Offshore-Netz steht dafür zur Verfügung und versorgt ganz Europa mit günstigem Strom aus Offshore-Windparks von den Küsten der Nordsee bis zum Schwarzen Meer. Zusätzlich gibt es zahlreiche Energieinseln, die gleichzeitig eine Versorgung mit grünem Strom und grünem Wasserstoff sicherstellen. Dank des hohen Anteils an Offshore Windenergie im Energiesystem konnten die Treibhausgasemissionen um 95 Prozent gegenüber 1990 reduziert werden. Durch das Aufhalten von Klimaveränderungen konnte ein entscheidender Beitrag zur Biodiversität und damit für den Naturschutz geleistet werden.

Forum

„Die Schifffahrt als Garant für den Wirtschaftsstandort Deutschland in Europa und der Welt“

11. Mai 2021

Studio A

Moderation:

Sabine Dahl

Ca. 10.20 Uhr

Interview „Das Leben an Bord während der Corona-Pandemie“

Sebastian Hurst, Kapitän, Hapag-Lloyd AG

Interview „Potential für nachhaltige Kraftstoffe in der Schifffahrt“

Claus Brandt, Geschäftsführer, Deutsches Maritimes Zentrum e.V.

Dr. Uwe Lauber, Vorsitzender des Vorstands, MAN Energy Solutions SE

Panel

Enak Ferlemann, MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Alfred Hartmann, Präsident, Verband Deutscher Reeder e.V., VDR

Rüdiger Kruse, MdB, Deutscher Bundestag, CDU/CSU-Fraktion

Johann Saathoff, MdB, Deutscher Bundestag, SPD-Fraktion

Maya Schwiegershausen-Güth, Bundesfachgruppenleiterin Maritime Wirtschaft, Ver.di

Michael Westhagemann, Senator für Wirtschaft und Innovation, Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation

INTERVIEW „Das Leben an Bord während der Corona-Pandemie“



Sebastian Hurst

Kapitän, Hapag-Lloyd AG

Kapitän Sebastian Hurst, 1976 in Nordrhein-Westfalen geboren, absolvierte nach Abitur und Grundwehrdienst zunächst eine Ausbildung zum Speditionskaufmann. Nach mehrjähriger beruflicher Tätigkeit als Speditionskaufmann folgte ein Studium am Fachbereich Seefahrt in Leer, das er 2005 erfolgreich als Diplom-Ingenieur für Seeverkehr (FH) abschloss. Sebastian Hurst ist seitdem als nautischer Offizier bzw. Kapitän in der Großen Fahrt tätig, seit 2012 bei der Hapag-Lloyd AG. Nach Ausbruch der Corona-Pandemie war er zunächst in Dubai mit seinem Schiff in der Werft, anschließend fuhr er im Liniendienst zwischen

Asien und den USA. Dieses Fahrtgebiet ist stark von den pandemiebedingten Restriktionen betroffen und weist aktuell auch ein sehr hohes Ladungsvolumen auf, was die Schiffsbesatzungen mit Blick auf die Hafenanläufe, Crewwechsel etc. vor besondere Herausforderungen stellt.

INTERVIEW

„Potential für nachhaltige Kraftstoffe in der Schifffahrt“



Claus Brandt

Geschäftsführer, Deutsches Maritimes Zentrum e.V.

Claus Brandt ist seit August 2020 Geschäftsführer des Deutschen Maritimen Zentrums e.V., dessen Zweck, die Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft des gesamten deutschen maritimen Standorts zu erhöhen und das Know-how sowie die Berufsperspektiven in der maritimen Wirtschaft zu stärken, ist. Mit 16 Mitarbeitern/-innen werden derzeit Projekte u. a. in den Bereichen alternative Kraftstoffe, autonome maritime Systeme und regulatorische Anforderungen bearbeitet.

Nach Abschluss seines Betriebswirtschaftsstudiums an der Universität Hamburg als Diplom-Kaufmann im Jahr 1986 war Claus Brandt im Anschluss bis 2020 bei PricewaterhouseCoopers (PwC) Deutschland beschäftigt. 1991 bzw. 1994 legte er das Steuerberater- bzw. das Wirtschaftsprüferexamen ab. 1998 wurde er Partner von PwC Deutschland.

Von 2003 bis 2020 hat Brandt das Maritime Kompetenzzentrum von PwC geleitet. Gegenstand waren die Durchführung zahlreicher betriebswirtschaftlicher Projekte für Privatunternehmen aus den Bereichen Schifffahrt, Schiffbau und Häfen, national und international sowie für die öffentliche Hand. Darüber hinaus war er Herausgeber von Marktstudien über die Entwicklungen in den Teilbranchen Schifffahrt und Schiffbau. Im Bereich der Schiffsbewertung hat er die Implementierung des Standards „Long Term Asset Value“ maßgeblich mit begleitet.



Dr. Uwe Lauber

Vorsitzender des Vorstands, MAN Energy Solutions SE

Dr. Uwe Lauber ist seit dem 1. Januar 2015 Vorsitzender des Vorstands der MAN Energy Solutions SE. Seit Januar 2016 verantwortet er zudem das Ressort Technologie.

Vor seinem Wechsel zu MAN Energy Solutions als Leiter der Business Unit Oil & Gas im Jahr 2010, war er in leitenden Positionen bei BOC Cryostar und Sulzer Turbo tätig. Seit Februar 2018 ist er Vorsitzender des Fachverbandes Motoren und Systeme des VDMA.

Dr. Uwe Lauber studierte Maschinenbau und Wirtschaftsingenieurwesen in Konstanz, St. Gallen und Kronstadt.

PANEL



Enak Ferlemann

MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Vita siehe Seite 22



Alfred Hartmann

Präsident, Verband Deutscher Reeder e.V., VDR

Nach einer Ausbildung zum Schifffahrtskaufmann studierte Alfred Hartmann in Leer Nautik und erlangte seine Lizenz als „Kapitän auf großer Fahrt“. Nach mehrjähriger Fahrzeit als Nautischer Offizier und Kapitän sowie einer Tätigkeit als Bauaufsicht für Neubauten in Japan gründete er 1981 die Hartmann Reederei – heute eine der größten Reedereien in Deutschland. 2008 übernahm er die Position als Aufsichtsratsvorsitzender der Hartmann AG. Seit Januar 2015 ist Alfred Hartmann Präsident des Verbands Deutscher Reeder (VDR).

Er sitzt darüber hinaus im Beirat der Klassifikationsgesellschaften Bureau Veritas und DNV und ist Board Member der International Chamber of Shipping (ICS). Als Senator h.c. der Hochschule Emden/Leer fördert er deren Fachbereich Seefahrt in Leer. Ferner ist er Mitbegründer des Maritimen Kompetenzzentrums MARIKO.



Rüdiger Kruse

MdB, Deutscher Bundestag, CDU/CSU-Fraktion

Vita siehe Seite 20



Johann Saathoff

MdB, Deutscher Bundestag, SPD-Fraktion

Vita siehe Seite 21



Maya Schwiegershausen-Güth

Bundesfachgruppenleiterin Maritime Wirtschaft (kommis.), Ver.di, Fachbereich Verkehr/Maritime Wirtschaft

Maya Schwiegershausen-Güth arbeitet für die größte deutsche Dienstleistungsgewerkschaft ver.di. In ihren 13 Jahren bei ver.di war sie unter anderem für Themen wie Aus- und Weiterbildung sowie die Tarifkoordination im Transportsektor zuständig. Seit 2016 ist sie in der maritimen Branche tätig, zunächst in der Sektion Hafen, dann als deutsche Leiterin der Tarifverhandlungen für die ITF-Billigflaggenkampagne. Seit 2020 leitet sie die Bundesfachgruppe Maritime Wirtschaft. In dieser Funktion beschäftigt sie sich sowohl mit den Anliegen und Bedürfnissen der maritimen Beschäftigten, als auch mit strategischen Entwicklungen der Branche an der Schnittstelle zwischen See, Hafen und maritimer Lieferkette. Sie ist Mitglied in relevanten maritimen Ausschüssen der ITF und ETF sowie ILO.



Michael Westhagemann

Senator für Wirtschaft und Innovation, Freie und Hansestadt Hamburg,
Behörde für Wirtschaft und Innovation

Michael Westhagemann, geboren 1957, absolvierte nach einer Ausbildung zum Starkstromelektriker ein Studium der Informatik an der Fachhochschule B.I.B in Paderborn.

Neben diversen Auslandstätigkeiten in Asien für die Fa. Nixdorf Computer AG arbeitete Westhagemann von 1992-2017 für die Fa. Siemens AG an unterschiedlichen Standorten wie der Region Ruhr/Mitte und München mit verschiedenen Auslandstätigkeiten im Mittleren Osten und Afrika. Von 2003-2017 war Westhagemann als CEO für die Region Nord mit Sitz in Hamburg verantwortlich.

Im November 2018 wurde Michael Westhagemann zum Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg berufen.

Seit Mai 2020 ist er Senator für Wirtschaft und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg. Westhagemann ist Vorsitzender des Aufsichtsrats der Hamburg Port Authority, der Hamburg Marketing GmbH und des Clusters Erneuerbare Energien Hamburg.



Sabine Dahl (Moderation)

rbb inforadio

Prime-Time Moderatorin und Reporterin beim INFOradio des rbb, das Nachrichtenradio des Rundfunks Berlin-Brandenburg. 2014 war sie als beste Moderatorin für den Deutschen Radiopreis nominiert. Zwei Jahre lang Fernsehreporterin beim ZDF. Interview- und Moderationstrainerin bei der ems – Schule für elektronische Medien Potsdam-Babelsberg.

Sabine Dahl moderiert seit mehr als 15 Jahren Fachtagungen und Podiumsdiskussionen in deutscher und englischer Sprache. Als gelernte Wirtschaftskorrespondentin sind Wirtschaft und Arbeit ihre thematischen Schwerpunkte. Vor allem die Hochtechnologie hat es ihr angetan. Egal ob Sensor- und Lasertechnik in den optischen Industrien, künstliche Intelligenz in der Audio- und Videoproduktion, moderne Antriebe und Kraftstoffe in der weltweiten Schifffahrt oder Automation in den Häfen – sie interessiert alles.

Positionspapier

FORUM „Die Schifffahrt als Garant für den Wirtschaftsstandort Deutschland in Europa und der Welt“

Die Positionspapiere der sechs Branchenforen der 12. NMK wurden von den Akteuren aus Politik und Wirtschaft, die an der Vorbereitung des jeweiligen Forums beteiligt waren, erstellt. Die Inhalte spiegeln nicht notwendigerweise die Haltung der Bundesregierung wider.

Der Koordinator der Bundesregierung für die Maritime Wirtschaft dankt allen Beteiligten für die konstruktive Zusammenarbeit.

I. Ausgangslage

Wertschöpfung in Deutschland, Europa und der Welt

- Die Seeschifffahrt und ihre Beschäftigten leisten einen wertvollen Beitrag!
- Klimaschutz als Chance nutzen, um den maritimen Standort Deutschland zu stärken!

Die Seeschifffahrt ist und bleibt **für Deutschland der entscheidende Verkehrsträger** zur Anbindung an den Welthandel. 60 Prozent der deutschen Warenexporte gehen weiterhin über den Seeweg und 70 Prozent des innereuropäischen Warenverkehrs gehen über den Kurzstreckenseeverkehr. Voraussetzung für den Export erstklassiger deutscher Produkte in alle Welt ist u. a. der Import von Rohstoffen und Vorprodukten nach Deutschland. Auch die Importe kommen zu einem erheblichen Anteil ebenfalls über den Seeweg. Für unsere Industrien und die Versorgung der Bevölkerung ist gerade in Zeiten dieser historischen Pandemielage die Sicherung von Lieferketten, insbesondere im Bereich der Seeschifffahrt, von herausragender Bedeutung. Die „Werkbank“ Europa wächst, es hängen auch Millionen Arbeitsplätze in Deutschland von einer reibungslosen globalen Anbindung durch die Handelsschifffahrt ab. Darüber hinaus leistet die Kreuzschifffahrt einen bedeutenden Beitrag zum internationalen maritimen Tourismus.

Von Deutschland aus wird die mit rund 53 Mio. Bruttoreumzahl fünftgrößte **Handelsflotte** der Welt bereedert; die Containerschiffsflotte ist die zweitgrößte der Welt. Auch in dem Segment der

Massengutfrachter belegt Deutschland im Vergleich mit anderen Schifffahrtsnationen einen vorderen Platz. Mit 1.819 Schiffen steht Deutschland hinter Griechenland derzeit auf Platz zwei der von Europa aus betriebenen Handelsflotten und ist damit ein Schwergewicht auch der maritimen Wertschöpfung in Europa. Rund 16 Prozent der deutschen Handelsflotte fahren unter deutscher, weitere 32 Prozent unter europäischen Flaggen. Der Flottengröße kommt auch eine Bedeutung für die Wertschöpfung in den nachgelagerten Dienstleistungssektoren zu. Bei der Zahl der von deutschen Reedern kontrollierten Schiffe der deutschen Handelsflotte waren krisenbedingte Konsolidierungen zu verzeichnen, die sich auch auf andere Dienstleister (z. B. Broker, Zulieferindustrie etc.) ausgewirkt haben.

Deutsche Reedereien sichern insgesamt etwa 480.000 **Arbeitsplätze** in Deutschland mit rund 86.000 direkt Beschäftigten an Land und auf See und weiteren 48.000 Arbeitsplätzen im Hochseetourismus. Allein von den direkten Beschäftigten fließen knapp 1,2 Mrd. Euro an Steuern und Sozialabgaben an den Staat bzw. in die Sozialkassen. Die deutschen Reedereien gehen davon aus, dass sie insgesamt mit über 30 Mrd. Euro zur **Wertschöpfung** in Deutschland (zuzüglich 6,6 Mrd. Euro aus der Kreuzfahrt) beitragen. Die europäische Schifffahrtsindustrie geht insgesamt von direkt 685.000 Beschäftigten aus; sie leistete im Jahr 2018 einen Beitrag zum europäischen BIP von fast 54 Mrd. Euro. Der Wohlstand in der Europäischen Union und in Deutschland beruht somit maßgeblich auf einem freien, offenen und zuverlässigen Welthandel über See.

Für Deutschland spielt der internationale seewärtige Handel eine **Schlüsselrolle**, auch weil Deutschland noch immer einer der weltweit wichtigsten Schifffahrtsstandorte ist. Diese Position steht unter hohem Wettbewerbsdruck. Es gilt deshalb, den Schifffahrtsstandort Deutschland für die maritime Wirtschaft weiter zu stärken und auszubauen und dabei den **Klimaschutz** und die **Digitalisierung** als epochale Chance zu verstehen.

Die Schifffahrt – Covid-19

→ Auch in der Pandemie ein verlässlicher Partner für den Welthandel!

Die **Covid-19-Pandemie** hat auch die Schifffahrt vor besondere Herausforderungen gestellt. Die Warentransporte konnten in dieser aktuell anhaltend schwierigen Zeit aufrechterhalten und die Versorgung der Bevölkerung sichergestellt werden. Mit besonderer Härte hat es in diesen Zeiten weltweit die Seeleute getroffen, für die eine medizinische Versorgung an Bord und ein Crew-Wechsel nicht überall ermöglicht werden konnte. Denn mit Ausbruch der Covid-19-Pandemie konnten viele Seeleute, im Besonderen aus Fernost, nicht mehr von Bord der Schiffe und in ihre Heimatländer zurückkehren, obwohl ihre auf Monate befristeten Kontrakte erfüllt waren. Alle Beteiligten haben sich auf nationaler und internationaler Ebene um Lösungen bemüht. Die Bundesrepublik hat hier bereits frühzeitig reagiert, um Crew-Wechsel zu ermöglichen, weshalb Crew-Wechsel in deutschen Häfen weitgehend ungehindert stattfanden. Die Seemannsmissionen unterstützen die Seeleute dabei nach Kräften. Der Besuch von Einrichtungen der Seemannsmissionen wurde in der Regel ermöglicht. Die zuständigen Stellen haben in Deutschland frühzeitig Maßnahmen ergriffen, um Seeleuten insbesondere die Ein-, Durch- und Ausreise zum Zweck der An- und Abmusterung auf Schiffen zu ermöglichen. Erschwert wurde die Lage durch den Mangel an Reisemöglichkeiten, insbesondere der Mangel von Flügen und die Weigerung einiger Länder, ihre Landsleute einreisen zu lassen. Die

Kreuzfahrtbranche regt an, dass alle Interventionsmöglichkeiten – insbesondere auf diplomatischer Ebene – genutzt werden, um die Heimatländer zu veranlassen, eine ungehinderte Rückführung ihrer Landsleute zu ermöglichen.

Die Corona-Krise hat aufgezeigt, wie wichtig die Arbeit der **Seeleute** innerhalb globaler Lieferketten ist. Seeleute sind „key workers“ – das ist in einer von der UNO beschlossenen Resolution dargestellt. Auch bei der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) wurde eine Resolution mit Empfehlungen zum Schutz der Gesundheit von Seeleuten und zur Erleichterung von Besatzungswechseln angenommen. Die Sozialpartner VDR und ver.di haben seit dem Ausbruch der Covid-19-Pandemie immer wieder auf sichere Besatzungswechsel, die ungehinderte Ein- und Ausreise von Seeleuten sowie die Heimschaffung von „gestrandeten“ Seeleuten hingewiesen. Bei der Umsetzung dieser für die Sicherheit und das Wohlergehen der Seeleute unerlässlichen Maßnahmen wird es für erforderlich gehalten, sichere Bereiche für den Landgang zu schaffen, für gute und kostenfreie Kommunikation in den deutschen Häfen zu sorgen, sowie sichere Korridore für den Crewwechsel vorzuhalten. Die Sozialpartner haben sich außerdem, gemeinsam mit den internationalen Schifffahrts- und Gewerkschaftsverbänden, für eine gesicherte medizinische Versorgung sowie eine prioritäre Impfung von Seeleuten eingesetzt und führen dies auch weiterhin fort. Es besteht dabei eine große Einigkeit und Übereinstimmung zwischen den Sozialpartnern, auch hinsichtlich der Forderung von ver.di nach einem nationalen Notfallkonzept für pandemische Ereignisse. Inwiefern internationale Regelungen, z.B. für die Mobilität von Seeleuten in derartigen Situationen, weiterentwickelt werden müssen, wäre zu prüfen. Dazu sollten auch Vorkehrungen zur Unterbringung von Personen zu Zwecken der Isolation und Quarantäne an Land gehören. Die deutschen Reeder schlagen vor, das Anliegen auf internationaler und europäischer Ebene zu diskutieren.

Inwieweit sich die Folgen der Covid-19-Pandemie auf die **wirtschaftliche Entwicklung der Seeschifffahrt** auswirken werden, ist insbesondere vom zeitlichen Verlauf der Pandemie und der Intensität der Erholung der Wirtschaft abhängig. Dies gilt auch für die Kreuzschifffahrt und zum Teil auch die sonstige Fahrgastschifffahrt, welche von Reiserestriktionen und Lockdown-Maßnahmen essentiell betroffen ist. Aufgrund des weiterhin ungewissen Verlaufs und der Folgen der Covid-19-Pandemie besteht unverändert eine hohe Unsicherheit in Bezug auf die Entwicklung des weltweiten Handels. Produktionsstopps und Einschränkungen der Handelsaktivitäten führen zur Reduzierung von Transportmengen und wirken sich unmittelbar auf die Segmente der Seeschifffahrt aus. Als Flaggen- und Hafenstaat muss Deutschland gleichermaßen dafür Sorge tragen, dass europäische Seeverkehrsunternehmen, Seeleute und Häfen in die Lage versetzt werden, ungehindert und sicher Transportleistungen durchzuführen und die notwendigen Dienst- und Versorgungsleistungen bereit zu stellen. Eine funktionierende internationale Seeschifffahrt ist ein wichtiger Baustein für die Sicherung unserer Warenverkehrsketten.

Handlungsoptionen und Empfehlungen:

- Notfallkonzept für pandemische Ereignisse auf internationaler und europäischer Ebene diskutieren.

II. Die Schifffahrt als Garant für den Wirtschaftsstandort Deutschland in Europa und der Welt

Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrtsstandortes Deutschland

→ Attraktivität im europäischen und internationalen Kontext weiter ausbauen!

Die **Tonnagebesteuerung** gem. § 5a Einkommensteuergesetz, wonach der Gewinn anhand der Schiffstonnage pauschal ermittelt werden kann, hat die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrtsstandortes Deutschland zum Ziel. Zur Absicherung der Zahl der Handelsschiffe unter deutscher Flagge schlägt ver.di vor, dass die Tonnagesteuer verbindlich an das Führen der deutschen Flagge geknüpft wird. Der VDR weist darauf hin, dass eine Bindung an eine bestimmte nationale Flagge europarechtlich nicht zulässig ist. Ein konstanter Anteil an Gesamttonnage unter deutscher bzw. der Flagge eines EU-Mitgliedstaates ist EU-rechtlich Voraussetzung für die Tonnagebesteuerung. Deutschland erfüllt diese Voraussetzung. Die Bundesregierung wird wegen der gesamtwirtschaftlichen positiven Auswirkungen an der Tonnagebesteuerung festhalten.

Gleichzeitig bleibt es nach Auffassung der deutschen Reeder notwendig, die Ausgestaltung der Regelungen zur Tonnagesteuer in Teilbereichen flexibel zu halten und ggf. anzupassen, um zeitnah auf sich ändernde Rahmenbedingungen der internationalen Schifffahrtsmärkte und den immer schärferen internationalen Wettbewerb der Schifffahrtsstandorte sowie auf die Interpretation der Beihilfeleitlinien bzw. des maßgeblichen europäischen Rechtsrahmens durch die Kommission angemessen reagieren zu können. In diesem Zusammenhang sollte insbesondere geprüft werden, inwiefern zur Stärkung des hiesigen Standortes auch die Erbringung reiner **Schiffsmanagement-Dienstleistungen** (ohne Eigentumsanteil an Seeschiffen) im Einklang mit den EU-Beihilfeleitlinien für den Seeverkehr in den Bereich der Tonnage-

besteuerung einbezogen werden kann. Auch die steuerlichen Rahmenbedingungen für den Betrieb von **Offshore-Speziialschiffen** sind in Deutschland im Vergleich zu anderen wichtigen europäischen Standorten und entsprechend der von den EU-Beihilfeleitlinien eröffneten Möglichkeiten wettbewerbsfähig auszugestalten – der sachliche und räumliche Anwendungsbereich der Tonnagegewinnbesteuerung gemäß § 5a EStG ist insofern zu überprüfen, um diesem recht jungen und hart umkämpften Spezialsegment der Seeschifffahrt ideale Wachstumsvoraussetzungen und Wettbewerbsgleichheit zu gewähren.

Schließlich ist es für die deutschen Reeder aber auch für die Schiffsmakler von wesentlicher Bedeutung, dass auch die sonstigen steuerlichen Rahmenbedingungen für die Seeschifffahrt in Deutschland im europäischen Vergleich wettbewerbsfähig sind. Dies betrifft etwa die Erhebung von **Ver sicherungsteuer auf Seeschiffsversicherungen**. Die Bundesländer sind der Auffassung, dass mit einer Senkung des Versicherungssteuersatzes für alle Arten der Seeschiffsversicherung auf 3 Prozent ein wichtiges Hemmnis für die Sicherung und den Ausbau von Schifffahrtsdienstleistungen und der damit verbundenen hochqualifizierten Arbeitsplätze am Standort Deutschland beseitigt würde.

Der Zugang zu Finanzierungsmöglichkeiten und die überdurchschnittlich hohe Verfügbarkeit sowohl von Eigen- als auch Fremdkapital, insbesondere für Schiffsneubauten, war lange Jahre ein entscheidender Vorteil des deutschen Standortes. Die **Schiffsfinanzierung** wird zum existentiellen Problem für deutsche Reeder. Das Durchschnittsalter der bei deutschen Reedern verbliebenen Handelsflotte steigt stetig. Vorhandene Schiffe sind häufig nicht mehr wirtschaftlich auf neue Umweltstandards umzurüsten. Gesetzte Klimaschutzziele im Rahmen des EU-Green Deals oder des Paris MoA werden einen Bedarf an Ein- und Umbauten im Retrofit-Verfahren für die Bestandsflotte und für Neubauten auslösen. Aufgrund dieser Vorgaben werden verschiedene Lösungen für die unter-

schiedlichen Verkehre, auch im innereuropäischen Verkehr entwickelt werden müssen. Es besteht schon jetzt ein Bedarf von moderner, klima- und umweltfreundlicher Tonnage, z. B. bei Containerschiffen, kleineren Bulkern und auch bei Coastern. Für Finanzierungsmöglichkeiten von Schiffsneubauten fehlen in Deutschland praktikable Lösungsansätze. Reedereien müssen sich hinsichtlich der Flottenentwicklung weitgehend von Fremdkapital anderer Länder bzw. Finanzgeber abhängig machen. Diese können durch Kreditkriterien Einfluss nehmen auf die ökologische und ökonomische Schiffsentwicklung sowie Entscheidungen zur Werftwahl. Vor dem Hintergrund des aktuellen Stands der Finanzierungsmöglichkeiten im internationalen Kontext ist für die Schiffsfinanzierung in Deutschland nach Lösungen zu suchen. Es ist zu diskutieren, welche zusätzlichen Instrumente ggf. benötigt werden, um hiesigen Seeschifffahrtsunternehmen zukünftig den Zugang zu den benötigten Finanzierungsmitteln für Modernisierungs- und Neubauprojekte zu ermöglichen bzw. zu erleichtern.

Die Bundesregierung sollte zudem weiterhin ihre bilateralen **Schifffahrtsbeziehungen** zu Drittstaaten pflegen und ausbauen und sich im Rahmen der Europäischen Union durch Freihandelsabkommen und weitere Instrumente, die Vorschriften für Seeverkehrsdienstleistungen enthalten, dafür einsetzen, den freien und regelbasierten globalen **Waren- und Dienstleistungsverkehr** aufrechtzuerhalten.

Handlungsoptionen und Empfehlungen:

- Steuerliche Rahmenbedingungen – insbesondere Tonnagesteuer und Versicherungssteuer (Empfehlung u. a. der Bundesländer) – weiterentwickeln,
- Schiffsfinanzierung am Standort verbessern,
- Internationale Schifffahrtsbeziehungen ausbauen/freien und regelbasierten globalen Waren- und Dienstleistungsverkehr aufrechterhalten,
- Zollschränken in Europa im Seeverkehr harmonisieren (analog dem LKW-Verkehr).

Maritime Ausbildung und Beschäftigung

- Maritimes Know-how sichern!
- Attraktivität der Berufe in der Seeschifffahrt steigern!

Um weiter die deutsche Flagge im internationalen Wettbewerb zu stärken und damit maritimes Know-how zu sichern, begrüßt es das Forum, die Maßnahmen des **Gesamtpaketes zur Stärkung der deutschen Flagge** (dazu zählen die Erhöhung des Lohnsteuereinbehaltes von 40 Prozent auf 100 Prozent, die passgenaue Erstattung der Arbeitgeberanteile zur gesetzlichen Sozialversicherung und die Reduktion der Kosten für die Schiffsbesetzung durch die seit Juli 2016 geltende Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung) im EU-beihilfenrechtlich zulässigen Rahmen zu **verlängern**. Die Gewerkschaft ver.di steht nach wie vor kritisch zu den Regelungen der Schiffsbesetzungsverordnung. Damit sich eine langfristige Planbarkeit für die Marktteilnehmer erreichen lässt, ist eine Verlängerung von mindestens 6 Jahren wichtig. Die norddeutschen Länder schließen sich der Empfehlung im Bericht der Evaluierung der Schifffahrtförderung an und sprechen sich dafür aus, das Gesamtpaket über den Befristungszeitraum hinaus ohne Befristung bzw. mit einer deutlich längeren Perspektive fortzuführen. Der Verband Deutscher Reeder hält es in dem Sachzusammenhang für erforderlich, die Umstellung der Erstattung der Arbeitgeber-Sozialversicherungsbeiträge entsprechend der Empfehlungen im Rahmen der Evaluierung auf ein administrativ weniger aufwändiges Verfahren zu prüfen, etwa indem entsprechende Beiträge nicht mehr zunächst erhoben und dann später auf Antrag erstattet werden, sondern diese gleich nicht mehr anfallen bzw. abzuführen sind. Des Weiteren erachtet die Gewerkschaft ver.di es für zwingend, dass die Förderinstrumente für deutsche Reedereien an verbindlichere Kriterien gebunden werden, die Ausbildung und Beschäftigung für Seeleute derart gestalten, dass das maritime Know-how in Deutschland nachhaltig gesichert wird. Die deutschen Reeder betonen, dass die Fördermaß-

nahmen für den Bereich der Ausbildung bzw. Qualifizierung (Förderung der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland, Ausbildungsplatzförderung des Bundes) und der Beschäftigung von Seeleuten (Lohnnebenkostenförderung, Lohnsteuereinbehalt) in ihrer aktuellen Ausgestaltung hinsichtlich Ausbildung und Beschäftigung den Bezug zum Schifffahrtsstandort Deutschland aufweisen. Es gibt eben keine Schifffahrtförderung, wenn die förderrechtlichen Voraussetzungen nicht eingehalten werden.

Automatisierung und Beschäftigung schließen sich nicht gegenseitig aus. Eine Teil-Automatisierung ändert die Anforderungen an die Seeleute, nicht die Notwendigkeit einer Besatzung. Digitalisierung und Automatisierung werden im Schifffahrtsbetrieb große Herausforderungen mit sich bringen, ebenso die Umstellung auf klimafreundliche Antriebstechnologien und Kraftstoffe sowie die anhaltende Schiffsgrößenentwicklung. Um den Prozess der Digitalisierung zu begleiten, hat die Gewerkschaft ver.di die Initiative „Digital muss Sozial umgesetzt werden“ gestartet. Die Sicherstellung von ausreichend qualifiziertem Personal, sowie die nachhaltige Entwicklung von maritimen Qualifikationsprofilen stellt eine grundlegende Herausforderung dar. Ein weiterer Schritt, um die Entwicklung in der Digitalisierung und Automatisierung zu stärken, war die Umsetzung der „Praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit als **elektrotechnische/r Offiziersassistent/in**“. Diese sollte konsequenterweise auch in die **Ausbildungsplatzförderung** aufgenommen werden. Die Ausbildungsplatzförderung des Bundes ist für den Erhalt und die Sicherung der maritimen Fachkenntnisse in Deutschland unverzichtbar und sollte über das Jahr 2022 hinaus fortgeführt und mittelfristig verstetigt werden.

Das **Seelotswesen** ist ein wichtiges Element des maritimen Verkehrssicherungssystems. Um auch zukünftig den Bestand an qualifizierten Seelotsinnen und Seelotsen sicherstellen zu können, ist es von grundlegender Bedeutung, dass die **Ausbildung** zur Seelotsin oder zum Seelotsen so ge-

staltet wird, dass sie für breite Bewerberkreise aus dem nautisch-technischen Bereich attraktiv ist. Der Bund schafft mit dem Zweiten Gesetz zur Änderung des Seelotsgesetzes die Grundlage für die Einführung eines zusätzlichen Ausbildungsweges in Ergänzung zu der bewährten klassischen Laufbahn. Jetzt ist es wichtig, dass das neue Ausbildungskonzept in den einschlägigen Verordnungen umgesetzt und in den potentiellen Bewerberkreisen bekannt gemacht wird.

Die deutschen Reeder leisten parallel zu den staatlichen Maßnahmen über die gemeinnützige **Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland** und die im Rahmen der Ausflagung an den Bund fließenden Mittel einen Beitrag zur Sicherung der nautischen und technischen Ausbildung und Qualifizierung von Besatzungsmitgliedern am Standort, die auf in deutschen Seeschiffsregistern eingetragenen Schiffen, die die deutsche Flagge oder eine der EU-Flaggen führen, beschäftigt sind. Die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland wird die Fördermaßnahmen der Stiftung weiterhin regelmäßig überprüfen und bei Bedarf – im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten – unter Berücksichtigung der künftigen Anforderungen an die Seeleute anpassen und weiterentwickeln.

Der demografische Wandel bedingt eine abnehmende Anzahl von jungen Menschen, die sich für eine Ausbildung interessieren. Die Seeschifffahrt steht hier in einem immer stärkeren Wettbewerb mit anderen Ausbildungsberufen, weshalb vermehrte Anstrengungen zur Nachwuchsgewinnung unabdingbar sind.

Die Website www.machmeer.de ist ein gemeinsames Projekt des Bundes, der norddeutschen Länder sowie der Sozialpartner Verband Deutscher Reeder und ver.di. Die Website soll gezielt bei jungen Menschen für eine Ausbildung in der Seeschifffahrt – sowohl auf See bzw. in Bordpositionen als auch an Land, zum Beispiel im kaufmännischen Bereich – werben und auf die vielfältigen Karriere-

chancen aufmerksam machen. Darauf aufbauende Social-Media-Aktivitäten werden das Image der Berufsbilder an Bord und auch in den Landbereichen der Schifffahrt verbessern. Dabei steht der Ausbildungsberuf Schiffsmechaniker/in und die Karrierewege an Bord, aber auch die Ausbildung der Schifffahrtskaufleute im Fokus. Auch von anderen maritimen Berufsfeldern wird die Initiative mit Interesse verfolgt. Die Website wurde im Rahmen der 12. NMK online geschaltet. Demzufolge müssen

- für an einer Karriere in der Seeschifffahrt interessierte, motivierte Jugendliche auch ausreichende Angebote von Ausbildungsbetrieben und Reedereien zur Verfügung stehen. Die Länder appellieren an die Reedereien, weiterhin an der Ausbildung junger Menschen festzuhalten. Für gut ausgebildete junge Menschen gibt es in der Schifffahrt zahlreiche Karrieremöglichkeiten – auf See und auch an Land,
- Frauen sichtbarer werden in der Seeschifffahrt, wenn man dem Fachkräftemangel entgegenwirken will. Nachdem das Thema “Frauen in der maritimen Wirtschaft“ durch die IMO im Jahr 2019 mit dem Motto „Women in Maritime“ fokussiert wurde, sollte auch auf der nationalen Ebene nachgezogen werden. Ideen für 2021 umfassen die Teilnahme an digitalen Formaten, eigenen Social-Media-Projekten und Beteiligung an entsprechenden Projekten.

Handlungsoptionen und Empfehlungen:

- Gesamtpaket im EU-beihilfenrechtlich zulässigen Rahmen verlängern, Vereinfachungen zur Erstattung der Arbeitgeber-Sozialversicherungsbeiträge und weitere Möglichkeiten zur Stärkung der deutschen Flagge prüfen,
- Ausbildungsplatzförderung in der Seeschifffahrt fortführen, mittelfristig verstetigen und ETOA integrieren,
- Ausbildungs-Website weiter ausbauen,
- Anteil von Frauen in der maritimen Wirtschaft erhöhen,
- Maßnahmen für Image-Werbung intensivieren.

Digitalisierung und Automatisierung

→ Herausforderungen annehmen!

Die Ausbildung qualifizierter Fachkräfte ist einer der Schlüssel zur Sicherung der Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit des hiesigen Schifffahrtsstandortes Deutschland. Die norddeutschen Länder haben die Umsetzung des Gesamtpaketes zur Stärkung der deutschen Flagge intensiv unterstützt und leisten insbesondere im Zuge des Betriebes und der Unterhaltung von **nautischen und schiffsbetriebstechnischen Ausbildungsstätten, Fach- und Fachhochschulen** einen maßgeblichen Beitrag zur Sicherung und Weiterentwicklung der maritimen Fachkompetenzen in Deutschland. Eine stetige Anpassung und Weiterentwicklung der maritimen Ausbildungsgänge an die Herausforderungen von Digitalisierung und Automatisierung wird seitens der deutschen Reeder für erforderlich gehalten.

Die Gewerkschaft ver.di konstatiert, dass alle zum Zeitpunkt der 11. NMK existierenden Schifffahrtsschulen (für die Ausbildung zum/r Schiffsmechaniker/in, die Fach- und Fachhochschulen Nautik und Technik) ihre Existenz bis dato bewahren konnten. Ver.di plädiert an die norddeutschen Länder, die Standorte der Schifffahrtsschulen beizubehalten und hinsichtlich der aktuellen Herausforderungen bedarfsgerecht auszustatten, um auch in Zukunft deutsche **Seefahrt-Ausbildung auf Spitzenniveau** zu gewährleisten. Die norddeutschen Länder werden die maritimen Ausbildungsgänge auch mit Blick auf die zunehmende Automatisierung und Digitalisierung in Orientierung an Bedarf und Nachfrage weiterentwickeln, auch unter fortlaufender Beachtung der Auswirkungen der durchgeführten Änderungen in der Schiffsbesetzungsverordnung. Um der zunehmenden Automatisierung im Schiffsbetrieb Rechnung zu tragen, soll in einem ersten Schritt die Verzahnung der betrieblichen und schulischen Ausbildung zum/r Schiffsmechaniker/in beim Themenkomplex „ET/PN/HY“ (Elektrotechnik/Pneumatik/Hydraulik) durch eine veränderte inhaltliche Schwerpunktsetzung innerhalb der Lernfelder ab dem Schuljahr 2021/22 verbessert werden.

Viele **digitale Innovationen** im Bereich der Schifffahrt erfordern für ihre Nutzung einen steten Datentransfer zwischen Schiffen, Reedereien und Terminals. Eine verlässliche, breitbandige Datenkommunikation trägt dazu bei, Reisegeschwindigkeit und Hafenanläufe zu optimieren, Ressourcen zu schonen und den Kunden mehr Transparenz zu bieten. Auch für die Attraktivität der Berufe in der Seeschifffahrt gewinnt die Bereitstellung zuverlässiger Netzverbindungen für die Kommunikation zunehmend an Bedeutung. Darüber hinaus sollten grundsätzlich alle für die Seeschifffahrt relevanten Anträge und Dokumente auf elektronischem Weg versandt werden können. Die **Sicherstellung leistungsstarker und zuverlässiger Netzverbindungen** im deutschen Küstenmeer, an Wasserstraßen und in Häfen wird daher als eine wesentliche Aufgabe angesehen, um die Digitalisierung im Bereich der Schifffahrt weiter vorantreiben zu können.

Die Flaggenstaatverwaltung arbeitet kontinuierlich an der Verbesserung der Servicequalität für Reedereien. Die Dienste der Flaggenstaatverwaltung werden fast ausschließlich 24/7 angeboten und können somit rund um die Uhr von den Reedereien abgerufen werden. Im Zuge der fortschreitenden Digitalisierung werden weitere Optimierungspotenziale ausgeschöpft werden können. Die Gewerkschaft ver.di begrüßt, dass die deutsche **Flaggenstaatverwaltung** weitgehend modernisiert worden ist und sieht die diesbezügliche Kritik der deutschen Reeder im Grundsatz als erledigt an. Der Verband Deutscher Reeder aber auch die deutschen Schiffsmakler sehen noch weiteres Optimierungs- und Modernisierungspotenzial und verweisen dazu auf die Studie/Evaluierung des Gesamtpaketes zur Stärkung der deutschen Flagge. Zudem wird angeregt, mit Blick auf die Internationalität der Branche die Verwendung der englischen Sprache zu ermöglichen. Es sollte eine weitere Stärkung der deutschen Flagge am Weltmarkt initiiert werden, gestützt auf eine vollständige Digitalisierung der Nutzung der Flagge und eine hohe Service- und Kundenausrichtung. Bereits jetzt werden alle Schiffszeugnisse elektronisch ausgestellt. Die deut-

sche Flaggenstaatverwaltung beabsichtigt ihre **digitalen Angebote** kontinuierlich weiter **auszubauen**. Um den Kunden der deutschen Flaggenstaatverwaltung einen noch besseren Service anzubieten, sollten weitere Optimierungen geprüft werden (z. B. Reduzierung der Anzahl der Ansprechpartner).

Für die Schifffahrtsunternehmen in Deutschland ist ein zügiger und unkomplizierter Ablauf des Schiffsregisterverfahrens von herausragender Bedeutung. Die Schiffsregister werden bei den Amtsgerichten geführt und liegen in der Zuständigkeit der Länder. **Die Digitalisierung der Schiffsregister** ist von Hamburg und Bremen mit der Anschlussmöglichkeit für weitere Länder bereits in der Umsetzung. Auch Niedersachsen prüft aktuell verschiedene Digitalisierungsvarianten. Für die Ausstellung von elektronischen Schiffsurkunden und die elektronische Einsicht von Registerdaten bei Geltendmachung eines berechtigten Interesses sind die Vorschriften der Schiffsregisterordnung und der Verordnung zur Durchführung der Schiffsregisterordnung zu ändern. Die Konferenz der Justizministerinnen und Justizminister haben bereits in der Herbstkonferenz 2020 einen dementsprechenden Beschluss gefasst. Neben der zügigen und konsequenten Digitalisierung der deutschen Schiffsregister regt der VDR an, die Gebührenstrukturen für die Eintragung von Schiffen und Schiffshypotheken in Deutschland zu überprüfen. Es beständen hier etwa im Vergleich zu Dänemark, Norwegen und den Niederlanden erhebliche Kostennachteile in Deutschland.

Handlungsoptionen und Empfehlungen:

- Deutsche Seefahrt- und Seelotsenausbildung auf Spitzenniveau gewährleisten,
- Ausbildungsgänge bedarfsgerecht und mit Blick auf Automatisierung/Digitalisierung weiterentwickeln,
- leistungsstarke und zuverlässige Netzverbindungen schaffen,
- Flaggenstaatverwaltung im Service optimieren sowie weiter digitalisieren,
- Schiffsregister digitalisieren und Gebührenstrukturen attraktiver gestalten.

Klima- und Umweltschutz, Green Shipping → Handelsflotte nachhaltig modernisieren!

Um unter Berücksichtigung des **Pariser Klima-Übereinkommens** die Erderwärmung deutlich unter 2°C im Vergleich zum vorindustriellen Zeitalter halten zu können, muss selbstverständlich auch der Transportsektor seinen Beitrag leisten. Auch für die Seeschifffahrt wurde dies anerkannt und eine Strategie der internationalen Staatengemeinschaft zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen in der Seeschifffahrt im Rahmen der IMO verbindlich beschlossen. Der IMO-Meeresumweltausschuss hat für die Umsetzung ein erstes Paket kurzfristiger Maßnahmen, die bis 2023 in Kraft treten sollen, auf den Weg gebracht. Es enthält sowohl technische als auch betriebliche Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz von Schiffen, die nun schnellstmöglich hinsichtlich der Umsetzung konkretisiert und durch mittel- und langfristige Maßnahmen ergänzt werden müssen. Hierzu gehören insbesondere Maßnahmen für die Entwicklung und Etablierung kohlenstoffarmer und kohlenstofffreier Kraftstoffe und Antriebstechnologien. Sofern ein hinreichendes Anspruchsniveau und wirksame Kontrollinstrumente in der IMO durchgesetzt werden, können globale Maßnahmen in besonderem Maße zur erforderlichen effektiven Emissionsreduktion in Bezug auf den internationalen Seeverkehr beitragen und gleichzeitig Wettbewerbsverzerrungen vermeiden.

Die Fortführung von verbindlichen Energieeffizienzanforderungen und von wirksamen staatlichen Förderprogrammen ist Voraussetzung, um verfügbare umweltfreundliche Technologien (z. B. LNG, energieeinsparende Ausrüstungen, Nutzung regenerativer Energiequellen) zügig voranzutreiben und ihnen in der Praxis auf breiter Ebene zum Durchbruch zu verhelfen, solange keine anderen noch klima- und umweltfreundlicheren und gleichzeitig praxistauglichen Antriebstechnologien (wie z. B. Wasserstoff) für die internationale Seeschifffahrt verfügbar bzw. wirtschaftlich nutzbar sind. Die Seeschifffahrtsbranche geht davon aus, dass die Einsatzmöglichkeit von Wasserstoff bei Seeschiffen

zunächst überschaubar bleiben wird. Wasserstoff wird als Grundbaustein für die Herstellung von synthetischen Kraftstoffen, wie z. B. Methanol und Ammoniak, von zentraler Bedeutung sein. Erste Brennstoffzellen für den Betrieb mit Methanol sollen an Bord von Kreuzfahrtschiffen kurzfristig eingesetzt werden. Für den Bereich des europäischen Kurzstreckenseeverkehrs gibt es praxistaugliche Ansätze auf Basis von flüssigem Wasserstoff zunächst auf „grauer“ Basis mit dem Ziel der Verwendung von „grünem“ Wasserstoff mit Hilfe von Solar/Wind-Stromkraft hergestellter Drop in fuels selbst für bestehende Verbrennungsmaschinen. Die Umstellung auf eine wasserstoffbasierte Seeschifffahrt wird nur gelingen, wenn auch klimaneutrale e-Fuels und stabile Lieferketten etabliert werden können. Letzteres sollte insbesondere im Zuge der Importstrategie zur Umsetzung der Nationalen Wasserstoffstrategie zum Thema gemacht werden. In diesem Zusammenhang ist es für die maritime Wirtschaft essentiell, dass das Förderprogramm zur nachhaltigen **Modernisierung von Küstenschiffen** Anfang 2021 an den Start gehen konnte. Darüber hinaus sollte geprüft werden, das **LNG-Förderprogramm** der Bundesregierung für die Seeschifffahrt über das Jahr 2021 hinaus **technologieoffen** mit einer mittelfristigen Perspektive fortzuführen.

Die deutschen Reeder plädieren dafür, zu prüfen, ob **sinnvolle steuerliche Anreize für Investitionen in moderne, besonders energieeffiziente, sowie klima- und umweltfreundliche Schiffe**, für nicht der Tonnagesteuer unterliegende Seeschifffahrtsunternehmen, geschaffen werden können.

Handlungsoptionen und Empfehlungen:

- Ziele des Klimaübereinkommens von Paris für die Schifffahrt umsetzen – auf regionale Sonderwege verzichten und durch nicht marktverzerrende EU-Initiativen ergänzen,
- Förderprogramme zur nachhaltigen Modernisierung von See- und Küstenschiffen praxisgerecht mit mittelfristiger Perspektive fortführen,
- Steuerliche Anreize für Investitionen in moderne, besonders energieeffiziente, sowie klima- und umweltfreundliche Schiffe prüfen.

Gewährleistung der Sicherheit in der Seeschifffahrt

→ **Moderne, nachhaltige Sicherheits- und Vorsorgestrukturen!**

Die nachhaltige Fortentwicklung der institutionellen Sicherheitsstrukturen der Bundesrepublik Deutschland in deutschen Hoheitsgewässern ist ein wichtiges Anliegen der Bundesregierung. Alle im Maritimen Sicherheitszentrum Cuxhaven (MSZ) beteiligten Ressorts stimmen darin überein, die **Aufgabenwahrnehmung im Küstenwachverbund** in der jetzigen Form fortzuführen und weiterzuentwickeln. Zukünftig werden die Behörden im MSZ über eine **Nationale Datenplattform** Informationen miteinander austauschen. Die Nationale Datenplattform ermöglicht u. a. eine gemeinsame visuelle Lagebilddarstellung. Über die Nationale Datenplattform wird Deutschland auch am europäischen Projekt CISE (**Common Information Sharing Environment**) partizipieren. CISE schafft eine dezentralisierte Umgebung zum Informationsaustausch für maritime Behörden der EU-/EFTA-Mitgliedsstaaten und EU-Agenturen. Die Seeschifffahrtsbranche hält das Vorhaben für begrüßenswert und bittet dabei darauf zu achten, dass Datenbestände vorhandener Plattformen nutzbar gemacht werden, um den Aufwand durch Mehrfacherfassungen zu vermeiden. Die netzwerkorientierte Organisationsstruktur der Küstenwache im MSZ wird europaweit mit hohem Interesse wahrgenommen. Die Europäische Kommission sieht in ihr ein gelungenes Beispiel integrativer Meerespolitik und verwirklichter Subsidiarität und hebt das MSZ wiederholt als Vorbild für die Koordinierung verschiedenster Küstenwachaktivitäten hervor. Forderungen nach neuen Bundeszuständigkeiten auf See oder nach monokratischen Führungsstrukturen sind nicht mehr zeitgemäß.

Im Rahmen der **maritimen Notfallvorsorge** investiert die Bundesregierung in erheblichem Umfang in neue bundeseigene Fahrzeuge und Einsatzmittel mit einem hohen Umweltstandard, um ihrer Vorbildfunktion gerecht zu werden. So sollen bereits drei der vier als **Notschlepper** ein-

gesetzten Mehrzweckschiffe bis 2025 ausgetauscht werden. Bis zum Jahr 2029 sollen außerdem die bislang gecharterten Notschlepper durch leistungsstarke, behördeneigene Schlepper ersetzt werden. Zusätzlich wird ab 1. Januar 2022 unter Leitung des Havariekommandos ein neues Einsatzkonzept für den Brandschutz, die technische Hilfeleistung und die Verletztenversorgung auf See zum Einsatz kommen, das zukünftig eine zwischen Bund und Ländern abgestimmte küstenweit einheitliche und höchsten Standards entsprechende Notfallversorgung der Schifffahrt sicherstellt. Das **Havariekommando** als eine gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Länder hat seit Gründung im Jahre 2002 in mittlerweile 83 Einsätzen einen entscheidenden Beitrag dazu geleistet, dass es in Deutschland zu keinen schweren Unfällen mit gravierenden Folgen für Mensch und Natur entlang der deutschen Küste gekommen ist. Diese bewährten Vorsorgestrukturen gilt es fortzuentwickeln.

Handlungsoptionen und Empfehlungen:

- Maritimes Sicherheitszentrum Cuxhaven: Aufgabenwahrnehmung im Küstenwachverbund in der jetzigen Form fortführen und weiterentwickeln,
- Maritime Notfallvorsorge: Bewährte Vorsorgestrukturen und Konzepte – Havariekommando, Notschlepper – fortentwickeln.

Forschung und Entwicklung

→ Innovationstreiber alternative Treibstoffe!

Eine Innovationsoffensive in Forschung und Entwicklung für neue und besonders klima- und umweltfreundliche maritime Energieeffizienz- und Antriebstechnologien wird für notwendig erachtet.

In diesem Kontext leistet das Innovationscluster „**e4ships - Brennstoffzellen im maritimen Einsatz**“ bereits einen aktiven Beitrag. Es handelt sich hierbei um ein Gemeinschaftsprojekt führender deutscher Werften, Reedereien, Brennstoffzellenhersteller und Klassifikationsgesellschaften. Ziel des Projektes e4ships ist es, durch den Einsatz von

klimaschonenden Brennstoffzellen auf Schiffen Schadstoffemissionen deutlich zu senken. Gleichzeitig werden Fragen zur Wirtschaftlichkeit und zur Entwicklung der internationalen sicherheitstechnischen Standards und Regularien beantwortet. Dieses erfolgt durch die Erprobung von Brennstoffzellensystemen an Bord von seegängigen Schiffen. E4ships wird im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) vom BMVI gefördert.

LNG ist zwar der derzeit sauberste Brennstoff mit hoher Verfügbarkeit, aber bekanntlich eine Brückentechnologie. Zusammen mit dem Einsatz verfügbarer Einspartechnologien und der Nutzung regenerativer Energiequellen besitzt LNG das Potential, die bis 2030 angestrebte 55prozentige Reduzierung von CO₂ umzusetzen. Die Zukunft der klimaneutralen Brennstoffe liegt aber vielmehr in synthetischen, aus regenerativen Energien erzeugten Brennstoffen („Power-to-X“). Vor diesem Hintergrund hat die globale Schifffahrtsindustrie einen Vorschlag in der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation IMO präsentiert, erstmals selbst einen weltweiten **Forschungs- und Entwicklungsfonds aufzubauen**, um die Schifffahrt auf Kurs für die Klimaziele der Branche zu bringen und sie möglichst schnell zu einem kohlenstofffreien Verkehrsträger zu wandeln. Die Bundesrepublik Deutschland wird diesen Vorschlag möglichst bald umfassend und insbesondere auf seine Vereinbarkeit mit den übrigen laufenden EU- und IMO-Aktivitäten zum Klimaschutz im Seeverkehr prüfen. Dabei ist darauf zu achten, dass alle beschlossenen Maßnahmen auch zu konkreten Emissionsreduktionen führen und die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten maritimen Wirtschaft stärken. Hierbei ist auch die Alternative oder Ergänzung durch einen EU Maritime Fund zu untersuchen.

Gleichzeitig sollte Deutschland sich in Europa für eine Innovationsoffensive einsetzen, die sicherstellt, dass sich Europa zu einem Forschungs- und Exzellenzcluster für die **Dekarbonisierung** als Schlüssel für emissionsärmere-/freie Schifffahrt entwickelt und dabei den strategischen

Rahmen des Europäischen **Green Deal** nutzt. Der EU-Green Deal schafft eine geeignete Plattform zur Förderung von Forschung und Entwicklung im deutschen maritimen Sektor zu alternativen Antrieben und Brennstoffen; hierdurch kann die Seeschifffahrt einen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors leisten. Deutschland sollte auf EU-Ebene intensiv darauf hinwirken, dass die europäische maritime Wirtschaft bei der Umsetzung der ambitionierten Ziele des Green Deals mit dem Ziel des Erhalts der internationalen Wettbewerbsfähigkeit adäquat unterstützt wird. Die Implementierung des Green Deals in Europa darf nicht dazu führen, dass europäische Unternehmen im internationalen Wettbewerb nicht mehr konkurrenzfähig sind, denn dies wäre nicht nur ökonomisch, sondern auch ökologisch kontraproduktiv.

Kraftstoffe für Schiffe auf dem Markt sind heute vielfältig und die Anzahl potenzieller alternativer Kraftstoffe/Energieträger nimmt kontinuierlich zu. Die Frage nach „**dem Kraftstoff/dem Energieträger der Zukunft**“ für die Schifffahrt ist nicht singular zu analysieren und muss z. B. abhängig vom Schiffssegment und der Einsetzbarkeit sowie einer Lebensdauerbetrachtung (Life-cycle Assessment) diskutiert werden. Dementsprechend gibt es bisher keine umfassende Information über zukünftige regionale oder gar globale Verfügbarkeiten. Aus Sicht der Anwender, der Kraftstoffproduzenten und Energielieferanten, der Bunkeranbieter, der Genehmigungsgeber, der Werften und Zulieferer sollten diese Fragen diskutiert werden. Als geeignete Plattform bietet sich dafür das europäische Forum für nachhaltige Schifffahrt (European Sustainable Shipping Forum, ESSF) an.

Die auf absehbare Zeit größte Herausforderung wird es sein, die ambitionierten Ziele des Klimaübereinkommens von Paris für die Schifffahrt umzusetzen. Hierzu sind Technologien zu entwickeln und geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen. Dies gilt insbesondere für die Nutzung von Wasserstoff und wasserstoffbasierter klimaneutraler Schiffstreibstoffe. Auf Basis erneuerbarer

Energien hergestellter („grüner“) **Wasserstoff** gilt als einer der wichtigsten Energielieferanten der Zukunft. Die Aufgaben für die maritime Wirtschaft und für die öffentliche Hand zur Etablierung der Wasserstoffwirtschaft (von Produktion über Lagerung, Umwandlung in geeignete Energieträger und Transport zum Verbraucher, über die Nutzung von Wasserstofftechnologie in Schiffen und Wasserfahrzeugen, bis hin zur Nutzung von Seehäfen als Orte für entsprechende Versuchsanlagen und als Ansiedlungsstandorte für Industrieunternehmen) sind zu diskutieren. Im Rahmen des Europäischen Green Deal hat die Europäische Kommission die Initiative FuelEU Maritime angekündigt, die darauf ausgerichtet ist, die am besten geeigneten nachhaltigen Kraftstoffalternativen zu identifizieren und Maßnahmen zur Umsetzung ihrer Produktion und zur Erhöhung ihrer Wettbewerbsfähigkeit zu entwickeln. Damit soll die Nachfrage nach diesen Alternativen erhöht und ein Anreiz für ihren Einsatz geschaffen werden. Die Bundesrepublik Deutschland sollte diese Initiative aktiv unterstützen.

Handlungsoptionen und Empfehlungen:

- Aufbau eines Forschungs- und Entwicklungsfonds in Vereinbarkeit mit anderen laufenden IMO-Aktivitäten zum Klimaschutz unterstützen,
- Verfügbare Energieeffizienztechnologien für die schnelle Emissionsminderung nutzen, Dekarbonisierung als Schlüssel für eine emissionsfreie Schifffahrt, europäischen Green Deal nutzen und nationale Mittel aus der Wasserstoffstrategie einbinden,
- Potenzialanalyse für nachhaltige Kraftstoffe in der Schifffahrt,
- Rolle der maritimen Wirtschaft bei der Etablierung einer deutschen Wasserstoffwirtschaft definieren.

III. Handlungsoptionen und Empfehlungen im Überblick

Vom Maritimen Bündnis wurden in den vergangenen Jahren gemeinsam die Weichenstellungen initiiert, um Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt zu stärken sowie das Know-how für die gesamte maritime Branche am Standort Deutschland zu sichern. Vor dem Hintergrund seiner erfolgreichen Arbeit ist das Maritime Bündnis mit möglichst allen Bündnispartnern fortzuführen und weiterzuentwickeln. Die Partner des Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt und die Gewerkschaft ver.di werden die Diskussionen zu den nachstehenden Handlungsoptionen und Empfehlungen fortsetzen:

- Notfallkonzept für pandemische Ereignisse auf internationaler und europäischer Ebene diskutieren.
- Steuerliche Rahmenbedingungen – insbesondere Tonnagesteuer und Versicherungsteuer (Empfehlung u. a. der Bundesländer) – weiterentwickeln,
- Schiffsfinanzierung am Standort verbessern,
- Internationale Schifffahrtsbeziehungen ausbauen/freien und regelbasierten globalen Waren- und Dienstleistungsverkehr aufrechterhalten,
- Zollschränken in Europa im Seeverkehr harmonisieren (analog dem LKW-Verkehr).
- Gesamtpaket im EU-beihilfenrechtlich zulässigen Rahmen verlängern, Vereinfachungen zur Erstattung der Arbeitgeber-Sozialversicherungsbeiträge und weitere Möglichkeiten zur Stärkung der deutschen Flagge prüfen,
- Ausbildungsplatzförderung in der Seeschifffahrt fortführen, mittelfristig verstetigen und ETOA integrieren,
- Ausbildungs-Website weiter ausbauen,
- Anteil von Frauen in der maritimen Wirtschaft erhöhen,
- Maßnahmen für Image-Werbung intensivieren.
- Deutsche Seefahrt- und Seelotsenausbildung auf Spitzenniveau gewährleisten,
- Ausbildungsgänge bedarfsgerecht und mit Blick auf Automatisierung/Digitalisierung weiterentwickeln,
- leistungsstarke und zuverlässige Netzverbindungen schaffen,
- Flaggenstaatverwaltung im Service optimieren sowie weiter digitalisieren,
- Schiffsregister digitalisieren und Gebührenstrukturen attraktiver gestalten.
- Ziele des Klimaübereinkommens von Paris für die Schifffahrt umsetzen – auf regionale Sonderwege verzichten und durch nicht marktverzerrende EU-Initiativen ergänzen,
- Förderprogramme zur nachhaltigen Modernisierung von See- und Küstenschiffen praxisgerecht mit mittelfristiger Perspektive fortführen,
- Steuerliche Anreize für Investitionen in moderne, besonders energieeffiziente, sowie klima- und umweltfreundliche Schiffe prüfen.
- Maritimes Sicherheitszentrum Cuxhaven: Aufgabenwahrnehmung im Küstenwachverbund in der jetzigen Form fortführen und weiterentwickeln,
- Maritime Notfallvorsorge: Bewährte Versorgungsstrukturen und Konzepte – Havariekommando, Notschlepper – fortentwickeln.
- Aufbau eines Forschungs- und Entwicklungsfonds in Vereinbarkeit mit anderen laufenden IMO-Aktivitäten zum Klimaschutz unterstützen,
- Verfügbare Energieeffizienztechnologien für die schnelle Emissionsminderung nutzen, Dekarbonisierung als Schlüssel für eine emissionsfreie Schifffahrt, europäischen Green Deal nutzen und nationale Mittel aus der Wasserstoffstrategie einbinden,
- Potenzialanalyse für nachhaltige Kraftstoffe in der Schifffahrt,
- Rolle der maritimen Wirtschaft bei der Etablierung einer deutschen Wasserstoffwirtschaft definieren.

Forum

Meerestechnik: „Nachhaltige Nutzung der Meere“

11. Mai 2021

Studio B

Moderation:

Petra Mahnke

10.20 Uhr

Impuls

Prof. Dr. Antje Boetius, Direktorin, Alfred-Wegener-Institut, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung

Impuls

Patrik Rosen, Head of Global Market Prospects, ROSEN Gruppe

Panel

Norbert Brackmann, MdB, Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft

Dr.-Ing. Jeronimo Dzaack, Leiter des Bereichs Technology, Innovation and Sustainability, ATLAS ELEKTRONIK GmbH

Stefan Marx, Geschäftsführer, SubCtech GmbH

Dr.-Ing. Ralf Starzmann, Geschäftsführer, SCHOTTEL HYDRO GmbH

Eva Thiede, Expansionsmanagerin, Kraken Power GmbH

Prof. Dr.-Ing. Uwe Freiherr von Lukas, Standortleiter, Fraunhofer-Institut für Graphische Datenverarbeitung IGD

IMPULS



Prof. Dr. Antje Boetius

Direktorin, Alfred-Wegener-Institut, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung

Vita siehe Seite 16

IMPULS



Patrik Rosen

Head of Global Market Prospects, ROSEN Gruppe

Patrik Rosen erhielt seinen Abschluss im Bereich allgemeine und theoretische Elektrotechnik 1989 von der Universität Siegen. Direkt nach seinem Studium war er bei Siemens AG in Bergisch Gladbach im Fachbereich Magnet- und Beschleunigertechnik mit der Berechnung und Auslegung supraleitender Ablenkmagneten für Teilchenbeschleuniger betraut.

1993 stieg er bei der ROSEN Gruppe in die Forschungs- und Entwicklungsabteilung ein. Ab 1998 leitete er den Gesamtbereich aller Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten der Unternehmensgruppe. Mit dem Einstieg in die Geschäftsleitung 1999 übernahm Rosen die Leitung der Verantwortungsbereiche Forschung, Entwicklung, Fertigung, Instandhaltung und Logistik. Ab 2012 erweiterte sich das Aufgabengebiet um strategische Ausrichtung und beratende Tätigkeiten für den Präsidenten der ROSEN Gruppe.

Seit 2017 entwickelt Patrik Rosen die Unternehmensfunktion „Corporate Foresight“ als Head of Global Market Prospects für die zukünftige Ausrichtung des Unternehmens in technologischer und marktbezogener Perspektive. Patrik Rosen arbeitet und lebt im Emsland.

PANEL



Norbert Brackmann

MdB, Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft

Vita siehe Seite 8



Dr.-Ing. Jeronimo Dzaack

Leiter des Bereichs Technology, Innovation and Sustainability,
ATLAS ELEKTRONIK GmbH

Jeronimo Dzaack ist Leiter des Bereichs Technology, Innovation and Sustainability der ATLAS ELEKTRONIK, eines weltweit führenden Anbieters von Marineelektronik-Systemen. Er und sein Team verantworten die Themen Forschung & Entwicklung, Produkt- & Portfoliomanagement, Technologie- & Innovations-

management und IP & Patente für die ATLAS ELEKTRONIK Gruppe mit Hauptsitz in Bremen und ihren weltweiten Tochterunternehmen.

Jeronimo Dzaack vertritt die ATLAS ELEKTRONIK in nationalen und internationalen Gremien sowie Expertenrunden. Er ist u. a. Mitglied der Arbeitsgruppe Lebensfeindliche Umgebungen im Rahmen der durch das BMBF initiierten Plattform Lernende Systeme, der Arbeitsgruppe Zivile Maritime Sicherheit im Rahmen des Nationalen Masterplans Maritime Technologien (NMMT) und Mitglied des Beirats der Gesellschaft für Maritime Technik e.V.

Nach seinem Studium der Informatik an der Universität Bremen forschte Jeronimo Dzaack als Stipendiat im interdisziplinären DFG-Graduiertenkolleg prometei (Prospektive Gestaltung von Mensch-Technik-Interaktion) an der Technischen Universität Berlin im Rahmen seiner Dissertation im Bereich Mensch-Maschine-Systeme. Seine Promotion zum Dr.-Ing. erhielt Jeronimo Dzaack von der TU Berlin.



Stefan Marx

Geschäftsführer, SubCtech GmbH

Nach seinem Diplom in Angewandter Physik, Astrophysik und Ozeanographie an der Universität Kiel 1992 hat Stefan Marx an der CAU den ersten autonomen Tiefsee-Profilier entwickelt. Während seiner Tätigkeit im HZG-Forschungszentrum von 1993 bis 1998 in internationalen Projekten wurden Monitoring-Messnetze entwickelt und mit dem BSH betrieben. In den Jahren 1999 bis 2006 baute er als Niederlassungsleiter in einem mittelständischen Technologieunternehmen den Standort Kiel auf.

Seit 2006 ist Stefan Marx selbstständig mit Fokussierung auf autonome Li-Ion Stromversorgungslösungen, Greenhouse-Gas Sensoren und autonomen Schiffsmesssystemen. Außer Forschungsschiffen wurden auch das Volvo Ocean Race und zuletzt das Vendée Globe ausgestattet. Als maritimer Experte verfügt er über umfassende Erfahrung als Berater von europäischen Organisationen, Institutionen, maritimer Industrien und Offshore Öl und Gas. Heute ist SubCtech mit 38 Mitarbeitern international führend bei wissenschaftlichen Monitoringsystemen und innovativen Li-Ionen-Batterien für autonome Fahrzeuge und die Offshore Öl und Gas Industrie.



Dr.-Ing. Ralf Starzmann

Geschäftsführer, SCHOTTEL HYDRO GmbH

Ralf Starzmann schloss 2007 sein Studium als Maschinenbauingenieur an der Universität Stuttgart ab. Bis 2008 arbeitete er bei VOITH Hydro in der Abteilung für Meeresenergie an Wellen- und Gezeitenenergieanlagen. Im Jahr 2008 begann er als Doktorand an der Universität Siegen und spezialisierte sich auf die aeroakustische Analyse der Wells-Turbine für die Energieumwandlung von Meereswellen. Nach Abschluss seiner Promotion im Jahr 2012 kam er zu SCHOTTEL und beschäftigt sich mit Fragen der Gezeitenenergie.

Im Jahr 2019 wurde er Geschäftsführer von SCHOTTEL HYDRO. Er ist außerdem Mitglied im deutschen Normungsgremium für die IEC TC 114.



Eva Thiede

Expansionsmanagerin, Kraken Power GmbH

Nach ihrem Studium war Eva Thiede bereits vor dem Fall der Mauer lange selbstständig tätig. Von neuen Möglichkeiten fasziniert, war die aus Rostock stammende Produktdesignerin Gründungsmitglied und Vorstandsvorsitzende des Unternehmerverbandes Rostock. Ausbildung und Tätigkeit als Dozentin für Erwachsenenbildung, Weiterbildung als Mediatorin und Kommunikationstrainerin folgten.

Den Einstieg in die Meerestechnik begann Eva Thiede 2013 als Assistentin der Geschäftsführung der ENITECH GmbH. Als Geschäftsführerin leitete sie die 2016 gegründete Kraken Power GmbH, Tochtergesellschaft der KRAKEN Robotic Systems Inc in Kanada, eins der weltweit führenden Unternehmen für Sonartechnik, Antriebs- und Energietechnik im Unterwassermarkt. Im Januar 2020 übergab sie die Geschäftsführung an Dr.-Ing. Carl Thiede. Als Expansionsmanagerin sieht Eva Thiede ihre Aufgabe im Aufbau der neuen Produktionsstätte im OTC base Rostock am neuen Standort im Fischereihafen.



Prof. Dr.-Ing. Uwe Freiherr von Lukas

Standortleiter, Fraunhofer-Institut für Graphische Datenverarbeitung IGD

Prof. Uwe Freiherr von Lukas ist Standortleiter des Rostocker Institutsteils des Fraunhofer-Instituts für Graphische Datenverarbeitung IGD. Seit Juli 2020 hat er die Professur für Maritime Graphics an der Fakultät für Informatik und Elektrotechnik der Universität Rostock inne.

Bereits 2010 wurde er zum Honorarprofessor für virtuelle Produktentwicklung berufen und ist Mitglied der Interdisziplinären Fakultät im Department Maritime Systeme. Uwe Freiherr von Lukas startete seine Karriere als

wissenschaftlicher Mitarbeiter im Zentrum für Graphische Datenverarbeitung und promovierte 2002 in Computergraphik an der Universität Rostock. 2009 wechselte er ans Fraunhofer IGD.

Er ist Vorstandsmitglied beim Subsea Monitoring Network e.V. und Rostock denkt 365 ° e.V. sowie Beiratsmitglied bei der Gesellschaft für Maritime Technik e.V. Seine Forschungsschwerpunkte im Visual Computing sind Machine Learning im Bereich der Unterwasser-Bildverarbeitung und der interaktiven Datenvisualisierung. Zusätzlich beschäftigen ihn Fragen des Wissenschafts- und Innovationsmanagements sowie zum Technologietransfer und der Regionalentwicklung durch Netzwerke – er ist einer der Ideengeber des Ocean Technology Campus Rostock (OTC).



Petra Mahnke (Moderation)

Stellvertretende Vorsitzende und Geschäftsführerin, Gesellschaft für Maritime Technik e.V., GMT

Vita siehe Seite 22



Alexandra Dreyer (Co-Moderation)

Referentin, VDMA – Landesverband Nord und AG Marine Equipment and Systems

Alexandra Dreyer ist seit März 2012 beim VDMA als Referentin in der Arbeitsgemeinschaft Marine Equipment and Systems und im VDMA Nord tätig.

Sie studierte Rechtswissenschaften, Schwerpunkt Europäisches und Internationales Wirtschaftsrecht, sowie Europäische Studien an den Universitäten Osnabrück, Leiden (NL) und dem College of Europe Natolin (PL) und begann nach dem 2. Staatsexamen 2004 ihre Berufslaufbahn als Liaison Officer für ein global tätiges Landmaschinen-Unternehmen in Brüssel (BE).

Neben der Betreuung der Maschinen- und Anlagenbauer vor allem bei Fragen der Außenwirtschaft, Steuern, Personal und Bildung im Norden kümmert sie sich um verschiedene Themen in der Offshore-Zulieferindustrie wie Offshore Öl & Gas, Gezeitenenergie und Meeresbergbau im VDMA.

Positionspapier

FORUM Meerestechnik: „Nachhaltige Nutzung der Meere“

Die Positionspapiere der sechs Branchenforen der 12. NMK wurden von den Akteuren aus Politik und Wirtschaft, die an der Vorbereitung des jeweiligen Forums beteiligt waren, erstellt. Die Inhalte spiegeln nicht notwendigerweise die Haltung der Bundesregierung wider.

Der Koordinator der Bundesregierung für die Maritime Wirtschaft dankt allen Beteiligten für die konstruktive Zusammenarbeit.

Ausgangslage

Die Welt steht vor einem tiefgreifenden Wandel, der alle Teile unserer Gesellschaft erfasst. Nicht nur die akuten Folgen der Covid-19-Pandemie haben ihre tiefen Spuren hinterlassen. Das Entstehen neuer handelspolitischer Hürden und Blockaden, das Erstarken neuer Wirtschaftsakteure, erschwerte Marktzugänge und Handelshemmnisse sowie auch die neuen technologischen Potenziale der Digitalisierung und Vernetzung stellen die Unternehmen vor große Herausforderungen.

Die weitreichendste Herausforderung von allen aber erwächst aus den unübersehbaren Folgen des Einflusses menschlichen Handelns auf die natürliche Umwelt und das Klima. Die unmittelbaren Auswirkungen des Klimawandels auf die Ozeane wurden in einem speziellen *Report des Intergovernmental Panel on Climate Change 2019* umfassend aufgezeigt.¹ Ein Blick in den *Global Risk Report 2020* des Weltwirtschaftsforums Davos offenbart, wie sehr sich die Wahrnehmung umweltbezogener Risiken seit etwa 2016 gegenüber allen anderen globalen Bedrohungen in den Vordergrund geschoben hat. Und das gilt sowohl bezüglich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit als auch der zu erwartenden Auswirkungen.² Mit der Resolution A/RES/70/1* verabschiedete die Generalversammlung der Vereinten Nationen am 25. Oktober 2015 die Agenda 2030 für Nachhaltige Entwicklung. Damit bringt die Weltgemeinschaft ihre feste Entschlossenheit zum Ausdruck, unseren Planeten vor weiterer

Schädigung zu schützen, unter anderem durch nachhaltigen Konsum und nachhaltige Produktion, die nachhaltige Bewirtschaftung seiner natürlichen Ressourcen und Maßnahmen gegen den Klimawandel, damit die Erde zukünftig und auf Dauer die Bedürfnisse der heutigen und kommender Generationen decken kann. Auch die Europäische Union und die Bundesregierung stellen sich diesen Herausforderungen (vergleiche „EU Green deal“, „Blue Economy“, „Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie“).

Diese umweltbezogenen Risiken sowie die daraus resultierende Notwendigkeit zur Veränderung haben vielfältige und weitreichende Konsequenzen für alles menschliche Handeln. Das gilt auch und besonders für unsere Meere, unsere Küsten- und Binnengewässer. Der Schutz und die nachhaltige Nutzung der Ozeane, Meere und Meeresressourcen ist daher in der Agenda 2030 durch das „Sustainable Development Goal 14“ verankert; es hat zum Ziel, Leben unter Wasser – Ozeane, Meere und Meeresressourcen – im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zu erhalten und nachhaltig zu nutzen.

Unerlässliche Voraussetzung dafür sind ausreichende Kenntnisse über die Meere, die aktuell immer noch unzureichend sind. Daher haben die Vereinten Nationen für den Zeitraum von 2021 bis 2030 die Dekade der Ozeanforschung ausgerufen. Von der „Ozeandekade“ werden neue, umfassende wissenschaftliche Erkenntnisse erwartet, die es ermöglichen, die marinen Nachhaltigkeitsziele zu realisieren.

¹ Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate 2019 @ Intergovernmental Panel on Climate Change 2019

² Global Risk Report 2020 @ World Economic Forum 2020

Wirtschaft braucht MEER – Nachhaltige Nutzung der Meere

Die Meerestechnik entwickelt, produziert und verwendet Technologien für die Erforschung, den Schutz und die nachhaltige Nutzung der Meere (Quelle: GMT). Sie adressiert Schlüsseltechnologien und Produkte für ein nachhaltiges und zugleich auch wirtschaftlich erfolgreiches „blaues Wachstum“.

Hydrographische Verfahren, maritime Mess- und Umwelttechnik, Verkehrsleit- und Sicherheitstechnik, Eis- und Polartechnik sowie vielfältige Über- und Unterwassersysteme sind weltweit im Einsatz und leisten ihren Beitrag zur Energie- und Rohstoffversorgung sowie zum Erreichen der Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsziele. Die Energiewende ist undenkbar ohne die Nutzung regenerativer Energien auf und aus dem Meer. Eine Abkehr von der fossilen Energie wäre sonst nicht realisierbar. Nur mit einer umweltverträglichen Marikultur kann es gelingen, die Überfischung der Meere zu verringern und gleichzeitig zur Welternährung und zur Sicherung der marinen Artenvielfalt beizutragen. Marine mineralische Rohstoffe und somit der Tiefseebergbau können in Zukunft zur (nationalen) Versorgungssicherheit beitragen; unter Gewährleistung höchstmöglicher Umweltstandards. Zu den zukünftigen Herausforderungen gehören beispielsweise die Bekämpfung der Vermüllung der Meere und die Beseitigung von Munitionsaltlasten. Viele noch im Konzeptstadium befindliche neue Überlegungen wie der Bau einer künstlichen Insel für Windenergieanlagen und die Wasserstoffproduktion und weitere Bauvorhaben im Meer werden sich ohne meerestechnische Lösungen nicht realisieren lassen.

Aber auch in vielen anderen maritimen Kernbranchen und deren Wertschöpfungsketten spielt die Meerestechnik im Zuge einer zunehmenden Integration und ganzheitlichen Betrachtung eine wesentliche Rolle und gewinnt als verbindendes

Element an Bedeutung. Gerade den meerestechnischen Märkten werden deshalb nicht nur innerhalb der Branchen, sondern auch von der OECD, der EU und den UN grundsätzlich sehr gute Entwicklungsperspektiven testiert. Dabei sind die Nachhaltigkeitsziele mit möglichen Beiträgen der Meerestechnik und maritimen Technologien verknüpft und auf Zukunftsszenarien abgebildet worden.

An der Notwendigkeit zur globalen Veränderung hin zu einem nachhaltigen Handeln besteht kein Zweifel. Dieser Prozess ist aber durch das einzelne Unternehmen allein nicht zu gestalten und umzusetzen. Im Rahmen dieses Paradigmenwechsels sind gute bis sehr gute Entwicklungsperspektiven gerade für die meerestechnische Wirtschaft erkennbar. Das aber setzt voraus, dass sich eine entsprechende Nachfrage und ein Markt für solche Produkte und Fähigkeiten auch entwickelt. Neue Absatzmärkte entstehen nicht allein durch politische Deklarationen, sondern erfordern das aktive Gestalten konkreter und verbindlicher Rahmenbedingungen sowie die Zusammenarbeit in interdisziplinären, firmenübergreifenden und internationalen Initiativen.

Um von der prognostizierten Marktentwicklung zu profitieren und die durch die Nachhaltigkeitsdebatte geweckten Erwartungshaltungen realisieren zu können, ist es daher vordringliche Aufgabe der Politik, die Entwicklung konkreter, wirtschaftspolitisch wirksamer Rahmenbedingungen intensiv voranzutreiben. Die Erfahrung zeigt, dass nur durch konkrete Maßnahmen wie die Durchsetzung global verbindlicher Standards und Normen, durch die Sicherstellung fairer und gleichberechtigter Marktbedingungen sowie die Weiterentwicklung bestehender Handelsbeziehungen aus potenziellen Marktchancen langfristig auch konkrete wirtschaftliche Nachfrageimpulse ausgelöst werden.

Die maritime Wirtschaft hat in den zurückliegenden Jahren mehr als eindrucksvoll gezeigt, welche hohen unternehmerischen Risiken sie bereit ist, bei

Innovation, Entwicklung und Vertrieb zu tragen. Und auch im Rahmen der Debatte um ein zukünftiges nachhaltiges Wirtschaften nimmt sie diese Herausforderungen an. In wirtschaftlich tragfähigen und nachhaltigen Erfolg umsetzen aber lassen sich diese Chancen nur durch ein abgestimmtes Miteinander von Wirtschaft, Politik, Wissenschaft, Sozialpartnern und Fachverwaltung. Entsprechendes gilt für das Miteinander der über meeres-technische Querschnittstechnologien verknüpften maritimen Teilbranchen.

Die diskutierten Entwicklungen sind global. Und so ist es nicht verwunderlich, dass vergleichbare Initiativen und Vorhaben auch in anderen Handelsnationen diskutiert werden. Es ist daher entscheidend – neben den Fragen zur inhaltlichen Umsetzung – für eine erfolgreiche Zielerreichung den Faktor Zeit zu berücksichtigen. Denn nur durch eine frühzeitige Bereitstellung geeigneter Rahmenbedingungen kann es der Branche gelingen, die prognostizierten Marktpotenziale auch im internationalen Wettbewerb erfolgreich zu nutzen.

Zur Erreichung dieser Ziele empfiehlt die Branche daher die nachfolgenden Maßnahmen:

Handlungsoptionen und Empfehlungen

Politische Instrumente und Rahmenbedingungen

Globaler Kontext und Europa

- Initiativen wie die Entwicklung der „UN Sustainable Development Goals“, der „Green Deal der EU“ oder die „Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie“ bieten das Potenzial für eine dynamische Zukunftsentwicklung in der Meerestechnik. Um diese Potenziale in tatsächliche Nachfrageimpulse in den Märkten umzusetzen, bedarf es der aktiven Gestaltung **handels- und industriepolitischer Rahmenbedingungen** durch Politik und Branche. Aufgrund der zunehmenden europäischen Zusammenarbeit sind diese Maßnahmen abgestimmt sowohl auf bundespolitischem wie auch auf europaweitem Niveau zu gestalten und zu verankern.
- Globale Krisen erfordern globale Antworten. Die Weltfinanzkrise, die Covid-19-Pandemie oder die Diskussion um die fortschreitende Übernutzung des Planeten zeigen deutlich, wie erfolgreiche Gegenmaßnahmen vom solidarischen Miteinander abhängen. Dieses trifft auch und in besonderem Maße auf die global agierende meeres-technische Branche zu. Nationale Alleingänge zur Transition hinein in eine „Green Economy“ sind daher zum Scheitern verurteilt. Ein erster Schritt hin zur Entwicklung einer grenzüberschreitenden, gemeinsamen und abgestimmten Strategie führt daher zur Koordinierung innerhalb Europas. Hierzu kann auch die Etablierung eines **Europäischen Maritimen Koordinators** beitragen.
- Bestehende Wirtschaftskonflikte verursachen im internationalen Geschäft immer wieder Wettbewerbsnachteile für die nationale Industrie. Auch für die bereits begonnene Transition hinein in die „Green Economy“ ist dieses zu befürchten. Unterschiedliche Umsetzungsgeschwindigkeiten in den verschiedenen Volkswirtschaften bergen permanente Risiken zur Ungleichbehandlung unterschiedlicher Anbieter. Die Bundesregierung muss sich aufgrund dessen weiterhin mit Nachdruck auf europäischer wie internationaler Ebene für **faire und gleiche Wettbewerbsregeln** einsetzen. Im Rahmen dieser Diskussion um ein „Level Playing Field“ müssen bestehende Wirtschaftsbeziehungen zu „Lead Nations“ (USA, UK, China, Russland etc.) auf eine vertraglich faire Basis gestellt werden, welche die bevorstehenden Transitionsprozesse einvernehmlich abbilden.
- Die **Entwicklung internationaler Standards, Normen und Regularien** dient der maritimen Branche primär der Gestaltung und Pflege der

Kompatibilität technischer Systeme und Prozesse. Darüber hinaus jedoch setzen nationale Volkswirtschaften die Entwicklung international verbindlicher Standards gezielt auch zum Schutz und zur Förderung ihrer nationalen Industrien ein. Schließlich sind allgemeinverbindliche anspruchsvolle Klima- und Umweltstandards wesentliche Katalysatoren für eine wirtschaftlich verträgliche Verbreitung von nachhaltigen Lösungen. Die Beteiligung deutscher Vertreter aus Industrie und Wissenschaft an solchen Gestaltungsprozessen (z. B. IMO, IHO, IALA, IEEE, ISO/IEC, IMB/ISA etc.) ist daher unabdingbar. Aus eigener Kraft zu leisten ist dieser häufig nicht unerhebliche Aufwand aktuell nur durch größere finanzstarke Unternehmen. Zugang und Mitwirkung auch für kleinere Unternehmen kann hingegen nur mittels staatlicher Unterstützung ermöglicht werden. Beim Erstarken neuer Technologiefelder wie der Entwicklung autonomer Systeme oder dem zunehmenden Einsatz maschinellen Lernens wird dies besonders deutlich, da diese Themen im Entstehungsprozess häufig zunächst von Start-ups und Kleinunternehmen vorangetrieben werden – mit dem Ergebnis, dass gerade zu Beginn der Debatte um neue Regeln und Regularien die deutsche Industrie nicht beteiligt ist. Hier bedarf es einer Unterstützung und Förderung.

- Die Verbesserung der **internationalen Sichtbarkeit der deutschen maritimen Branche** bleibt eine Daueraufgabe für alle Beteiligten. Geeignete Maßnahmen umfassen die:
 - Hochrangige Präsenz von Regierungsvertretern auf wichtigen internationalen Messen, Ausstellungen und Konferenzen,
 - Eröffnung, Präsenz und Mitwirkung hochrangiger politischer Vertreter bei allen relevanten Messen und Konferenzen in Deutschland – insbesondere hier die Eröffnung der maritimen Weltleitmesse SMM durch die Bundeskanzlerin/den Bundeskanzler,
 - Wahrnehmung der Interessen der meeres-technischen Wirtschaft durch die Außenwirt-

schaftsbeauftragten der Auslandsvertretungen und Handelskammern,

- Frühzeitige und umfassende Einbindung der Verbände und Interessenvertretungen in die Planung und Durchführung von politisch geführten Delegationsreisen.

Deutschland – Wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen

- Die **Maritime Agenda 2025** definiert zentrale Ziele, Handlungsfelder und Empfehlungen für aufeinander abgestimmte Maßnahmen zur nachhaltigen Nutzung der Meere. Zugleich soll sie die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands als Technologie-, Produktions- und Logistikstandort mittel- und langfristig stärken. Die Maritime Agenda 2025 ist an die aktuelle Situation anzupassen wobei insbesondere die großen Herausforderungen und Aufgaben unserer Zeit (z. B. Green Recovery, Blue Economy, Nachhaltigkeit und Umwelt, Digitalisierung und Vernetzung) aufzunehmen sind. Die Maritime Agenda ist das zentrale Dokument der nationalen maritimen Strategie. Um der nachfolgenden Übertragung in die zugeordneten Instrumente wie dem Nationalen Masterplan Maritime Technologien Raum zu geben, wird dabei eine zeitnahe Überarbeitung der Agenda bis Anfang 2022 angeregt.
- Mit dem **Nationalen Masterplan Maritime Technologien 2.0 (NMMT)** ist – unter dem Dach der Maritimen Agenda 2025 – ein ordnungspolitisches Instrument zur Stärkung und Entwicklung der technologischen Basis der gesamten maritimen Branche geschaffen worden. Auch hier – wie bei der Maritimen Agenda 2025 – muss zeitnah eine Anpassung und Berücksichtigung der veränderten Rahmenbedingungen erfolgen. Darüber hinaus muss die Branche gemeinsam mit der Bundesregierung den NMMT im bevorstehenden Anpassungs- und Gestaltungsprozess hin zu einer „Blue Economy“ gestalten.

- Der Fortbestand der bewährten Institution des **Koordinators der Bundesregierung für die Maritime Wirtschaft** sowie die Fortführung der **Nationalen Maritimen Konferenzen** als zentrale Veranstaltung der Bundesregierung zur Unterstützung der deutschen maritimen Wirtschaft muss gewährleistet werden.
- Agilität und Flexibilität, Schnelligkeit und Resilienz sind entscheidende Erfolgsfaktoren für die Unternehmen der maritimen Branche. Dieses zeigt sich insbesondere in herausfordernden Zeiten wie heute – mit Pandemien, Handelskonflikten und dem Druck zur schnellen Umstellung auf ein nachhaltiges Wirtschaften. Das betrifft jedoch nicht nur das eigene unternehmerische Denken und Handeln. Auch die externen Rahmenbedingungen für ein erfolgreiches unternehmerisches Wirken müssen hierauf abgestimmt sein. Berichte der Branche zur **überbordenden Bürokratie** und zu langen Bearbeitungszeiten bei der Beantragung von Ausfuhrgenehmigungen, der Bearbeitung von Förder- und Unterstützungsmaßnahmen, der grenzüberschreitenden Beschäftigung von Mitarbeitern oder auch den zunehmenden Berichtspflichten für kleinere und kleinste Unternehmen werden mit wachsender Sorge betrachtet. Bund und Länder werden aufgefordert, „wirtschaftsnahe Prozesse und Verfahren“ signifikant zu verschlanken und dabei die unternehmerischen Rahmenbedingungen angemessen zu berücksichtigen.
- Seit Langem wird die Kleinteiligkeit der meeres-technischen Branche beklagt. Diese verhindert in vielen Fällen u. a. auch die Möglichkeit, sich an umfangreicheren Ausschreibungen für **komplette Systemlösungen** zu beteiligen. Die in der Ausschreibung erfolgreichen Systemanbieter neigen vielfach zur Einbindung bereits bekannter, häufig auch internationaler Zulieferer. So bleiben deutsche Zulieferer außerhalb der meeres-technischen Kernmärkte vielfach chancenlos. Ein denkbarer Ausweg aus dieser Misere liegt für KMUs in der Möglichkeit, sich national zu Lieferclustern oder Bietergemeinschaften zusammenzuschließen (Stichwort „Virtuelle Fabrik“). Um deren Aufbau zu ermöglichen bzw. die Einstiegshürden für Unternehmen zu beseitigen, bedarf es der Beratung und Unterstützung für den gesamten Life-Cycle einer „Virtuellen Fabrik“ in den Phasen Orientierung, Planung, Etablierung, Aufbau und Betrieb. Hierzu ist die staatliche Förderung eines Kompetenz-Hubs, der diese Aufgaben übernimmt, erforderlich.
- Die Digitalisierung schreitet in Deutschland trotz mancher Hindernisse voran. Auch die Häfen profitieren inzwischen von dieser Entwicklung. Allein die Verfügbarkeit **digitaler Breitbandlösungen an der Küste** und auf See bleibt auch weiterhin weit hinter den Bedarfen zurück. Teure satellitenbasierte Verbindungen sind ökonomisch häufig uninteressant. Die Verfügbarkeit kostengünstiger und zuverlässiger Breitbandverbindungen im Küstenbereich und innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer ist Voraussetzung für die Umsetzung zukünftiger Entwicklungen. Handlungsempfehlungen hierfür können aus dem BMWi geförderten Projekt "Sichere Digitale Küste" entnommen werden. Die Entwicklung einer Roadmap für den Innovationsstandort Deutschland, die den Transformationsprozess zu einer digitalen maritimen Wirtschaft einschließlich der Umsetzung und Nutzung der eigenen Kompetenzen und Ressourcen deutschland- und europaweit abbildet, ist das Ziel des Projektes. Mit Nachdruck muss für die zeitnahe Realisierung einer breitbandigen, echtzeitfähigen Kommunikationsinfrastruktur für maritime Anwendungen auf den Binnen- und Seeverkehrswegen und in der deutschen Küstenzone gesorgt werden.

Rohstoff- und Energieversorgung

- Die Vernetzung der maritimen Industrie mit der **Offshore-Windindustrie** muss weiter intensiviert werden.
- Die EU Offshore Strategie mit der Festlegung verbindlicher Ausbauziele für 2030/2050 ist verabschiedet worden. Das macht einen Dialog zwischen Politik und Wirtschaft erforderlich, um ein gemeinsames Verständnis über die Chancen, die die **Meeresenergie** (Wellen- und Gezeitenenergie) bietet, zu entwickeln. Es bedarf einer Förderung von Pilot- und Demonstrationsprojekten und einer Unterstützung bei der Kommerzialisierung. Neben der fortzusetzenden Investition in Forschung und Entwicklung rücken zunehmend auch Fragen der Projektentwicklung im globalen Kontext und der Finanzierung in den Fokus. Die möglichen Einsatzorte für Meeresenergie unterliegen ganz unterschiedlichen tatsächlichen wie regulatorischen Rahmenbedingungen. Eine nachhaltige Entwicklung dieser Technologie muss dies in den Blick nehmen und entsprechend ein Bündel an unterstützenden Maßnahmen entwickeln, um diese Form der Energieversorgung voranzubringen.
- Die **Offshore Öl- und Gasbranche** ist für deutsche Komponenten- und Systemlieferanten ein wichtiger Bereich, in dem neue Entwicklungen aus verschiedenen Bereichen der Meerestechnik stattfinden und kommerziell eingesetzt werden können. Daher ist es auch hier wichtig, die Entwicklung und Anwendung möglichst umwelt- und ressourcenschonender Technologien zu unterstützen.
- Hinsichtlich der marinen mineralischen Rohstoffe und der diesbezüglichen deutschen Lizenzgebiete ist eine Klarstellung notwendig, dass die Bundesregierung eine Mitwirkung Deutschlands – u. a. im Rahmen von europäischen Kooperationen – an einem Pilot Mining Test unterstützt. Hierdurch ist die Beteiligung

an der Entwicklung von unbedingt notwendigen internationalen Umweltstandards für den **Tiefseebergbau** am sichersten gewährleistet. Des Weiteren muss die deutsche Explorationslizenz im Pazifik verlängert werden.

- Einer weitergehenden Überfischung der Meere kann nur durch internationale Abstimmung sowie auch durch den Ausbau **nachhaltiger mariner Aquakultur** begegnet werden. Auf diesem Feld entstehen in Deutschland umfangreiches Know-how und innovative Technologien, welche jedoch bislang aufgrund heterogener Regularien und kleinteiliger Prozesse nicht effizient in die Anwendung gebracht werden. Die Bundesregierung sollte die Entwicklung nachhaltiger, mariner Aquakulturtechnologien fördern. Hierzu gehören u. a. die Unterstützung bei der Zusammenarbeit und Netzbildung im maritimen Bereich (z. B. im Rahmen des NMMT), der Abbau von hinderlicher Überregulierung (z. B. Verbot der Aquakultur-/Fischereiaktivitäten in Offshore-Wind-Feldern) und die Schaffung von geeigneten nationalen marinen Testfeldern. Hierdurch wird die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Industrie für marine Aquakultur gestärkt.
- **Wasserstoff** als vielseitig einsetzbarer Energieträger und wertvoller Rohstoff kann einen entscheidenden Beitrag zum Klimaschutz leisten. Daher sind bei der Umsetzung der Nationalen Wasserstoffstrategie auch die vielfältigen Anwendungsmöglichkeiten im maritimen Bereich zu berücksichtigen.

Forschung und Entwicklung

- Im Rahmen des Konjunkturpakets (Corona-Maßnahmen) werden im Zeitraum von 2020-2025 ca. 77 Mio. Euro zusätzlich im **Maritimen Forschungsprogramm** zur Verfügung gestellt. Eine regelmäßige Überprüfung der Forschungsschwerpunkte und Bedarfsermittlung der finanziellen Ausstattung des Förderetats des Ma-

ritimen Forschungsprogramms u. a. unter Einbeziehung des existierenden Programmbeirates muss fortgeführt werden. In diesem Rahmen muss auch eine Prüfung des bestehenden Haushaltstitels 683 14 („Echtzeitdienste“) erfolgen.

- Die Bundesregierung stellt der Branche eine Vielzahl unterschiedlicher Förder- und Unterstützungsinstrumente zur Verfügung (Konjunkturmaßnahmen, Innovationshilfen, F&E für grundlagen- und industriell-Forschung, ZIM Netzwerke etc.). Gerade im Technologiebereich kommt eine Vielzahl weiterer technologieorientierter Instrumente hinzu. Diese zunehmende Spezialisierung in den Instrumenten führt jedoch leider dazu, dass immer wieder Innovationsideen nicht gefördert werden können, da keines der vorhandenen Einzelinstrumente wirklich passgenau den vorliegenden Fall umfasst oder auch einfach nicht über eine ausreichende Mittelausstattung für diesen Fall verfügt. Die Bundesregierung muss die **programmübergreifende Kombination bzw. Kooperation verschiedener Förderinstrumente** ermöglichen.
- Nationale **Referenz- und Pilotprojekte, Real-Labore und Demonstratoren** sind hervorragende Instrumente zur Technologie- und Markteinführung und sind für Industrie und Wissenschaft unverzichtbar. Zulassungs- und Genehmigungsverfahren für derartige Vorhaben sind oft nicht oder nur rudimentär vorhanden. Häufig wird daher in solchen Fällen zunächst auf entsprechende aufwendige Regelungen für den Einsatz volloperationeller Systeme zurückgegriffen. Dieses behindert die zeitnahe Erprobung neuer Verfahren und Technologien teils erheblich. Die Bundesregierung wird daher aufgefordert, gemeinsam mit ihren Behörden die Entwicklung geeigneter, vereinfachter Zulassungsverfahren für Pilotanwendungen zu prüfen und anzustreben.
- Technologieimpulse werden heute in sehr unterschiedlichen Branchen ausgelöst und vorangetrieben. Das Wissen um solche parallelen Entwicklungen wird zunehmend zum wichtigen Instrument, frühzeitig auch branchenübergreifend von solchen Fortschritten zu profitieren und diese in der eigenen Entwicklungsarbeit einzusetzen. Der branchenübergreifende Dialog muss initiiert und die Zusammenarbeit durch die Bereitstellung geeigneter Instrumente unterstützt und gefördert werden. Hierbei müssen die Belange der maritimen Wirtschaft noch stärker auch in **branchenübergreifenden Strategien der Bundesregierung** wie Hightech-, Nachhaltigkeits- und Wasserstoff-Strategie verankert werden.
- **Startups** bereichern etablierte Industriebranchen durch innovative Geschäftsideen und ihre Fähigkeit, sich agil an neue Randbedingungen anzupassen, und könnten einen wichtigen Beitrag zur Erneuerung der Maritimen Wirtschaft in Deutschland leisten. Allerdings sehen sich Unternehmensgründungen im Bereich maritimer Technologien auch besonderen Risiken wie hohen Kosten für Offshore-Aktivitäten und -Infrastrukturen sowie teils hohe Markteintrittsbarrieren u. a. bezüglich umfangreicher Regularien und Internationalität ausgesetzt. Dementsprechend gilt es, Instrumente zur Vorbereitung und Unterstützung von maritimen Gründungen zusammen mit bestehenden Förderlinien und -Institutionen sowie Risikofinanzierungsinstrumente fortzuentwickeln.
- Die wachsende Fülle an meeresstechnisch erfassten **Monitoring- und Zustandsdaten** (z. B. Umweltüberwachung und Condition Monitoring von Offshore-Anlagen, Digital Twins etc.) erfordert leistungsfähige Cloudsysteme und niederschwellig zugängliche und langfristig operationelle Datenplattformen, z. B. im digitalen Ökosystem GAIA-X. Zudem müssen Forschungsdaten verstärkt auch für gesellschaftliche und wirtschaftliche Anwendungen nutzbar gemacht werden. Hierzu bedarf es eines besseren Abgleichs zwischen Anbietern und Nutzern der Daten.

- **Testfelder/Testzentren** fördern die Innovationsfähigkeit der deutschen Meerestechnik und sind Vernetzungsplattform von Wirtschaft, Wissenschaft und potenziellen Kunden. Der Aufbau und Betrieb universell einsetzbarer Testfelder in unterschiedlichen Testgebieten erfordert private und öffentliche Finanzierung. Eine Unterstützung bei der regulatorischen Ausgestaltung ist ebenfalls erforderlich.
- **Munitionsaltlasten** in Nord- und Ostsee stellen eine große Gefahr für Mensch und Natur dar. Freigesetzte Schadstoffe aus Zersetzungsprozessen belasten zudem das Ökosystem und die marinen Nahrungsressourcen. Sie stellen u. a. eine Gefährdung für Offshore-Anlagen und Seekabel dar und führen zu zusätzlichen Kosten beim Ausbau von Offshore-Infrastrukturen. Mit Nachdruck fördert die Bundesregierung seit Langem die Entwicklung geeigneter Technologien und Verfahren zur Identifikation und Entfernung von Altmunition aus unseren Küstenmeeren. Bis auf projektspezifische Räumaufgaben im Rahmen des Ausbaus von Wasserstraßen oder der Trassenerschließung für Seekabel und Pipelines verbleiben jedoch viele Meeresgebiete weiterhin hochgradig belastet. Die Bundesregierung wird aufgefordert, national wie auch im Dialog mit weiteren Nord- und Ostseeanrainern die staatliche Verpflichtung zur umfassenden Räumung dieser Altlasten aus unseren Gewässern anzuerkennen und eine Räumung zu veranlassen. Entsprechende Mittel zur Räumung und damit zum großflächigen Einsatz der entwickelten Verfahren müssen bereitgestellt werden.

Schutz der Meere

- **Rückbau und Recycling** sind in vielen maritimen Bereichen von großer Bedeutung und gewinnen mit fortschreitender Alterung aktiver Offshore-Anlagen und einem Wandel hin zu erneuerbaren Energien zunehmend an Relevanz. Um eine ökologische sowie wirtschaftliche Entsorgung maritimer Anlagen zu gewährleisten, bedarf es einer rechtzeitigen Entwicklung von Rückbaukonzepten, Standards und Normen sowie regulatorischen Rahmenbedingungen. Neben der Unterstützung von Forschungsprojekten zu Rückbau und Recycling sollte der Aufbau nationaler Recyclingkapazitäten gefördert werden. Bisher stehen weder für Windkraftanlagen und Komponenten noch für Offshore-Strukturen und Schiffe in Deutschland zugelassene Recyclingbetriebe zu Verfügung. Um diese Lücke zu schließen, bedarf es bundeseinheitlicher Regelungen für die Zulassung neuer Unternehmen oder die Erweiterung von Betriebsgenehmigungen existierender Bau- bzw. Reparaturbetriebe. Da in der Umsetzung des Nachhaltigkeitsziels „Kreislaufwirtschaft“ alle maritimen Teilsektoren unter fehlenden Recyclingkapazitäten leiden, bieten sich hier Kooperationspotenziale für die gesamte maritime Wirtschaft. Die Hafenstandorte haben für den Aufbau eines Rückbau- und Recycling-Hubs einen Standortvorteil.
- **Meeresmüll** stellt eine zunehmende Bedrohung der Meere dar. Die hieraus resultierenden negativen Beeinträchtigungen der Ökosysteme und der marinen Nahrungsmittel, aber auch des Küstentourismus gilt es durch einen ganzheitlichen Ansatz zu bekämpfen: einerseits müssen Technologien zum Auffinden, zur Analyse und Reinigung von Plastik im Meer unter Minimierung der Nebenwirkungen vorangetrieben werden. Gleichzeitig müssen Einträge durch Abfallvermeidung minimiert sowie eine effizientere Kreislaufwirtschaft an Land gefördert werden. Hierbei sind alle geeigneten Pfade der europäischen bzw. internationalen Kooperationen und Regelsysteme einzubeziehen.

- Menschliche Aktivitäten, vor allem Exploration, Meeresbergbau, militärische Aktivitäten, Bau und Betrieb von Offshore-Anlagen sowie Schifffahrt bewirken eine Zunahme der **Lärmbelastung** in den Meeren und erhöhen so neben Erwärmung und Versauerung zusätzlich den Druck auf Meeresorganismen. Dementsprechend sind die Anstrengungen zur Reduktion von unerwünschtem Unterwasserschall zu verstärken. Hierzu müssen neben weiterer Forschung zu Ursachen und Auswirkungen technische Alternativen entwickelt und internationale Standards zur Lärmreduzierung und -vermeidung in den einschlägigen Übereinkommen festgelegt werden.

Innovationen gefördert werden. Die Durchlässigkeit zwischen den Sektoren Wissenschaft und Wirtschaft ist durch geeignete branchenspezifische Transferinstrumente sowie durch die Erhöhung von Transferstrukturen zu erhöhen.

Verbesserung der Ausbildung und Qualifizierung von Nachwuchskräften

- Die hinreichende Versorgung mit Ingenieur Nachwuchs der Fachrichtung Schiffbau und Meerestechnik ist entscheidend für die Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit der gesamten maritimen Industrie. Nachdem es ab 2000 zur Bekämpfung des langezeitbestehenden Ingenieurmangels gelungen war, zusätzliche Ausbildungskapazitäten aufzubauen und auszulasten, sind die Studierenden- und Anfängerzahlen in der schiffs- und meerestechnischen Hochschulausbildung seit 2016 stark rückläufig. Für die gesamte maritime Industrie ist es für den Kompetenzerhalt und die Nachwuchsgewinnung entscheidend, bundesweit mit Ausbildungsangeboten präsent zu bleiben und die spezifischen Kompetenzen der einzelnen Hochschulstandorte zu erhalten. Bei der Ausbildung und Qualifizierung von Nachwuchskräften für die maritime Branche müssen neben fachlichen Inhalten verstärkt auch disziplinenübergreifendes und unternehmerisches Denken sowie die Sensibilisierung für geistiges Eigentum und

Forum

Schiffbau

„Aufträge und Beschäftigung im Heute und für das Morgen sichern“

11. Mai 2021

Studio A

Moderation:

Dr. Reinhard Lüken
Dr.-Ing. Jörg Mutschler

Ca. 12.25 Uhr

Auftaktgespräch

Norbert Brackmann, MdB, Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft

Reinhard Meyer, Finanzminister des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Panel „Greening und Technik“

Andreas Schell, Vorsitzender des Vorstandes, Rolls-Royce Power Systems AG

Dr.-Ing. Thomas Kühmstedt, Technical Director Luftfahrt, Regenerative Energien, Düsen, Solarschiffe, Ostseestaal GmbH & Co. KG

Dipl.-Ing. Gerd Wessels, Geschäftsführender Gesellschafter, Wessels Reederei GmbH & Co. KG

Katrin Birr, Geschäftsführerin, Gebr. Friedrich GmbH & Co KG

Panel „Markt und Standort“

Bernard Meyer, Geschäftsführer, MEYER WERFT GmbH & Co. KG

Martin Johannsmann, Vorsitzender der Geschäftsführung, SKF GmbH

Lena Ströbele, Geschäftsführerin, Fr. Lürssen Werft GmbH & Co. KG

Daniel Friedrich, Bezirksleiter, IG Metall Küste

Panel „Politik“

Rüdiger Kruse, MdB, Deutscher Bundestag, CDU/CSU-Fraktion

Claudia Müller, MdB, Deutscher Bundestag, Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen

Hagen Reinhold, MdB, Deutscher Bundestag, Fraktion der Freien Demokraten

Johann Saathoff, MdB, Deutscher Bundestag, SPD-Fraktion

AUFTAKTGESPRÄCH



Norbert Brackmann

MdB, Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft

Vita siehe Seite 8



Reinhard Meyer

Finanzminister des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Reinhard Meyer wurde am 5. September 1959 in Bonn geboren.

Nach dem Abitur in Bremen war er von 1979 bis 1981 Soldat auf Zeit. Von 1982 bis 1989 absolvierte er ein Studium der Politischen Wissenschaft, Geschichte und Volkswirtschaftslehre an der TU Braunschweig und an der Universität Hamburg mit dem Abschluss als Diplom-Politologe. Anschließend war er als Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Universität Hamburg tätig. Es folgte ein Aufbaustudium an der Hochschule für Verwaltungswissenschaften in Speyer, das er als Magister rer. publ. abschloss.

Von März 1991 bis Februar 2001 war er in verschiedenen Funktionen für das Land Mecklenburg-Vorpommern tätig, ab März 2001 Abteilungsleiter in der Senatskanzlei Hamburg. Von Dezember 2001 bis Dezember 2005 war er Staatssekretär im Wirtschaftsministerium und von 2006 bis 2012 Chef der Staatskanzlei des Landes Mecklenburg-Vorpommern.

Von Juni 2012 bis Juni 2017 war Reinhard Meyer Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein. Im Januar 2018 kehrte Reinhard Meyer als Chef der Staatskanzlei nach Mecklenburg-Vorpommern zurück. Im Ehrenamt ist er Präsident des Deutschen Tourismusverbandes.

Seit 22. Mai 2019 ist Reinhard Meyer Finanzminister des Landes Mecklenburg-Vorpommern.

PANEL „Greening und Technik“



Andreas Schell

Vorsitzender des Vorstandes, Rolls-Royce Power Systems AG

Andreas Schell wurde 2017 zum Chief Executive Officer der Rolls-Royce Power Systems AG ernannt und übernahm in diesem Zusammenhang auch die Position des Geschäftsführers der Tochtergesellschaft MTU Friedrichshafen GmbH. Er ist außerdem Mitglied des Vorstands von Rolls-Royce plc.

Spitzentechnologie an die Grenzen des Machbaren zu bringen, beschäftigt ihn über seine gesamte berufliche Laufbahn hinweg, in der er für Unternehmen der Luft- und Raumfahrt und der Automobilindustrie in Deutschland, Großbritannien und den Vereinigten Staaten gearbeitet hat.

Vor seinem Wechsel zu Rolls-Royce war Andreas Schell in den Vereinigten Staaten in Führungspositionen bei United Technologies Corporation (UTC) Aerospace Systems und bei Hamilton Sundstrand tätig. Als Vice President Electrical and Electronics Core Engineering bei Chrysler war er für die Entwicklung von elektrischen Systemen verantwortlich.

Andreas Schell, geboren 1969, hat einen Master-Abschluss in Maschinenbau von der Technischen Universität Clausthal und einen Executive MBA von der Michigan State University. Andreas Schell ist Mitglied des Vorstands im VDMA Fachverband Motoren und Systeme.



Dr.-Ing. Thomas Kühmstedt

Technical Director Luftfahrt, Regenerative Energien, Düsen, Solarschiffe, Ostseestaal GmbH & Co. KG

Seit 2009 leitet Dr. Thomas Kühmstedt die Entwicklung von neuen Geschäftsfeldern beim Marktführer in der 3D-Umformung. Ostseestaal ist seit vielen Jahren neben der klassischen Schiffbauindustrie auch in der Luft- und Raumfahrt, sowie im Sektor der Erneuerbaren Energien erfolgreich auf dem Weltmarkt aktiv. Mit der Firma Ampereship ist es gelungen, einen neuen Markt für Elektro-Solar-Schiffe erfolgreich zu erschließen. Dr. Thomas Kühmstedt hat in Stralsund Schiffbau gelernt und in Rostock Schiffbau studiert. Bevor er zu Ostseestaal wechselte war er in verschiedenen Positionen auf den Werften in Rostock-Warnemünde, Philadelphia, Wismar und zuletzt in Stralsund als technischer Direktor tätig.



Dipl.-Ing. Gerd Wessels

Geschäftsführender Gesellschafter, Wessels Reederei GmbH & Co. KG

Dipl.-Ing. Gerd Wessels (Jahrgang 1971) ist seit dem 11. April 2005 geschäftsführender Gesellschafter der Wessels Reederei GmbH & Co. KG aus Haren an der Ems, welche auf eine über 100-jährige Erfahrung im Bereich der Schifffahrt zurückblickt. Der gebürtige Harener ist gelernter Industriemechaniker und ein renommierter technischer und nautischer Inspektor mit 20-jähriger Ingenieur-erfahrung im Bereich Schiffbau und Meerestechnik. Zuletzt war er als Ingenieur beim Germanischen Lloyd, Hauptverwaltung Hamburg tätig und für die Klassifikation von Seeschiffen, Sonderbesichtigungen sowie TOCA zuständig. Im Zuge dieser Tätigkeit erwarb er umfassende Expertise im Bereich Schiffsneubauten und Schiffsumbauten, sowie deren Entwicklung. Im Jahr 2002 trat er als nautischer/technischer Inspektor in die Wessels Reederei ein und übernahm im Jahr 2005 die Firma von seinem Vater. Sein umfassendes Wissen im Bereich Schiffbau setzt er gezielt bei der Erweiterung der Schiffsflotte ein. Für ihn steht Innovation nicht im Gegensatz zur Tradition und so geht er akribisch u. a. das Thema Green Shipping an.

Gerd Wessels ist seit September 2013 Vorsitzender des DNV Fachausschusses Umwelt und Managing Partner des DNV German Committee.



Katrin Birr

Geschäftsführerin, Gebr. Friedrich GmbH & Co KG

Katrin Birr, geboren 1969, studierte nach ihrer Banklehre bei der Deutschen Bank Betriebswirtschaftslehre, Schwerpunkt Organisation und Marketing, an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel. Während ihres Studiums arbeitete sie bereits im Familienunternehmen Gebr. Friedrich GmbH & Co. KG Schiffswerft. 1993 wurde sie Geschäftsführerin in dem neu aus einer Insolvenz übernommenen Zulieferunternehmen, der heutigen Gebr. Friedrich Industrie- und Elektrotechnik GmbH. Nach Abschluss des Diplom-Studiums 1996 wurde Katrin Birr Generalbevollmächtigte der Schiffswerft, 2000 dann auch Geschäftsführerin. 2005 wurde das Unternehmen Living on water GmbH zum Bau von schwimmenden Häusern gegründet. Ehrenamtlich engagiert sich Katrin Birr unter anderem im Unternehmensverband Kiel als stellvertretende Vorsitzende, im Verwaltungsausschuss der Agentur für Arbeit Kiel, im Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V. und als Hochschulrätin an der Fachhochschule Kiel (2007-2016). Seit 2020 ist sie auch in der TransMarTech GmbH engagiert, einem Inkubator für maritime Technologien und Innovationen. Die Gebr. Friedrich Firmengruppe ist ein umfassender Dienstleister mit einem großen Leistungsspektrum für Schifffahrt und maritime Wirtschaft. Mit dem durch den Bund und das Land Schleswig-Holstein geförderten Projekt „DienstMaritim 4.0“ soll das Thema Schiffsinstandsetzung weiterentwickelt werden. Aspekte wie Nachhaltigkeit, alternative Antriebe, Additive Fertigung und Digitalisierung finden in diesem Projekt Beachtung.



Dr.-Ing. Jörg Mutschler (Moderation)

Geschäftsführer, Landesverband Nord und Arbeitsgemeinschaft Marine Equipment and Systems des VDMA

Dr. Jörg Mutschler ist seit 1. Oktober 2006 Geschäftsführer der VDMA Marine Equipment and Systems und Geschäftsführer des VDMA Nord.

Nach seiner Berufsausbildung zum Maschinenschlosser bei einem Schiffsmotorenhersteller studierte er Wirtschaftsingenieurwesen in Hamburg und promovierte 1993 im Bereich Produktionstechnik an der Technischen Universität Hamburg-Harburg.

Vor seinem Eintritt beim VDMA im Jahr 1996 war Dr. Jörg Mutschler als Betriebsleiter in einem ophthalmologischen Unternehmen in Lübeck tätig. Als Referent im VDMA war er zunächst für die technisch-wirtschaftliche Betreuung der Maschinen- und Anlagenbauer im Norden im Einsatz, gleichzeitig übernahm er Aufgaben im internationalen Marketing für die deutsche Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie im VDMA.

PANEL „Markt und Standort“



Bernard Meyer

Geschäftsführer, MEYER WERFT GmbH & Co. KG

Bernard Meyer wurde am 24. Mai 1948 in Papenburg geboren. Nach seinem Studium zum Diplomingenieur Schiffbau stieg er in sechster Generation in das Familienunternehmen ein. Seit 1982 leitet er als Geschäftsführer die Geschicke der MEYER WERFT und seit 1997 die NEPTUN WERFT in Rostock. Zudem ist er seit 2014 Chairman der finnischen Werft MEYER TURKU. In seiner Zeit entwickelten sich diese Werften zu weltweit führenden Anbietern von Kreuzfahrtschiffen.



Martin Johannsmann

Vorsitzender der Geschäftsführung, SKF GmbH

Martin Johannsmann ist seit dem 1. Januar 2017 Vorsitzender der Geschäftsführung der SKF GmbH, Schweinfurt und Country Manager SKF in Deutschland. Seit November 2017 ist er als Director Operations Zylinder- und Kegelrollenlager zudem für die entsprechenden Werke in Deutschland, Italien, Ukraine, Russland und Polen verantwortlich.

Nach einer dualen kaufmännischen Ausbildung an der Wirtschaftsakademie in Hamburg mit dem Abschluss Betriebswirt, studierte er an der TU Hamburg Ma-

schienenbau mit dem Schwerpunkt Fertigung. Nach zehnjähriger Tätigkeit bei der Friedrich Kocks GmbH, Bremen – zuletzt als Gesamtgeschäftsführer – wechselte er 2004 zur Blohm und Voss Industries GmbH (heutige SKF Marine GmbH). Bevor er im März 2013 zum Sprecher der Geschäftsführung ernannt wurde, war er von November 2004 bis März 2006 für den Bereich Schiffstechnik und von April 2006 bis Februar 2013 als Geschäftsführer für den Ressort Vertrieb/Technik zuständig.

Martin Johannsmann ist Vorsitzender der VDMA Arbeitsgemeinschaft Marine Equipment and Systems sowie Mitglied im VDMA Hauptvorstand. Des Weiteren ist er Regionalvorsitzender und Mitglied des Vorstandes des bayme vbm.



Lena Ströbele

Geschäftsführerin, Fr. Lürssen Werft GmbH & Co. KG

Lena Ströbele, geb. am 5. August 1983 in Freiburg im Breisgau, ist seit Januar 2019 Geschäftsführerin bei der Fr. Lürssen Werft GmbH & Co. KG. und begann 2015 als Personalleiterin ihren Werdegang im Unternehmen. Sie ist verantwortlich für die Bereiche Personal, Kommunikation & Marketing, Prozessoptimierung, Qualitätsmanagement und HSE und fungiert zudem seit 2018 als Personaldirektorin der Lürssen-Gruppe.

Lena Ströbele begann ihre Karriere nach erfolgreichem Abschluss zur Diplom Betriebswirtin im international agierenden Pharmaunternehmen F. Hoffmann-La Roche. Ehrenamtlich ist Lena Ströbele seit 2019 Tarifverhandlungsführerin der norddeutschen Metall- und Elektroarbeitgeber und ist Vorsitzende des Tarifpolitischen Ausschuss des Arbeitgeberverbandes Nordmetall.



Daniel Friedrich

Bezirksleiter, IG Metall Küste

Vita siehe Seite 25



Dr. Reinhard Lüken (Moderation)

Hauptgeschäftsführer, Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V., VSM

Vita siehe Seite 27

PANEL „Politik“



Rüdiger Kruse

MdB, Deutscher Bundestag, CDU/CSU-Fraktion

Vita siehe Seite 20



Claudia Müller

MdB, Deutscher Bundestag, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Vita siehe Seite 20



Hagen Reinhold

MdB, Deutscher Bundestag, Fraktion der Freien Demokraten

Vita siehe Seite 20



Johann Saathoff

MdB, Deutscher Bundestag, SPD-Fraktion

Vita siehe Seite 21



Dr. Reinhard Lüken (Moderation)

Hauptgeschäftsführer, Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V., VSM

Vita siehe Seite 27



Dr.-Ing. Jörg Mutschler (Moderator)

Geschäftsführer, Landesverband Nord und Arbeitsgemeinschaft Marine Equipment and Systems des VDMA

Vita siehe Seite 84

Positionspapier

FORUM Schiffbau

„Aufträge und Beschäftigung im Heute und für das Morgen sichern“

Die Positionspapiere der sechs Branchenforen der 12. NMK wurden von den Akteuren aus Politik und Wirtschaft, die an der Vorbereitung des jeweiligen Forums beteiligt waren, erstellt. Die Inhalte spiegeln nicht notwendigerweise die Haltung der Bundesregierung wider.

Der Koordinator der Bundesregierung für die Maritime Wirtschaft dankt allen Beteiligten für die konstruktive Zusammenarbeit.

Vorbemerkung

Die Schiffbauindustrie mit ihrer besonders umfangreichen, komplexen Wertschöpfungskette stellt einen zentralen Bestandteil der maritimen Wirtschaft in Deutschland dar. Die Werften und maritimen Zulieferer im engeren Sinne sind Arbeitgeber für fast 90.000 direkt Beschäftigte, das sind knapp 47 Prozent der direkten maritim Beschäftigten in Deutschland. Mit 17 Mrd. Euro Umsatz erwirtschaftet sie gut 43 Prozent der maritimen Wertschöpfung. Entlang der gesamten Wertschöpfungsketten sichern sie durch Investitionen, Nachfrage nach Vorleistungen und Konsumeffekte mehr als 200.000 Arbeitsplätze.

In diesem Positionspapier wird explizit auf die Ausführungen zur 11. NMK Bezug genommen, insbesondere hinsichtlich der hohen strategischen Bedeutung und der globalen Wettbewerbssituation. Sofern hier nicht im Einzelnen differenziert argumentiert wird, behalten die Ausführungen weiterhin vollumfänglich Gültigkeit.

Im Gegensatz zur 11. NMK behandelt das diesjährige Branchenforum Schiffbau nur die Entwicklung der zivilen Märkte, da der Marineschiffbau als eigenständiges Branchenforum Beachtung findet. Ausführungen zu zivilen Produkten für öffentliche Auftraggeber beziehen sich darum überwiegend auf Behördenschiffe. Gleichzeitig sind viele Interdependenzen zwischen der zivilen und militärischen Produktion zu berücksichtigen. Deshalb wird hier ausdrücklich darauf hingewiesen, dass ein Verlust

an Fähigkeiten und Kapazitäten in einem Bereich sich mittel- und langfristig immer auch auf die Gesamtbranche auswirkt. Eine effiziente heimische Deckung von Marinebedarfen setzt substantielle zivile Produktion voraus.

Ausgangslage

Seit Jahrzehnten ist ein sukzessiver Verlust an Weltmarktanteilen der europäischen Industrie im Schiffbau festzustellen. Staatliche Marktinterventionen sicherten vielen Werften in Asien die notwendige Auslastung und damit den Fortbestand, obwohl die Baupreise die Gestehungskosten nicht deckten. Schwache Nachfrage, Preisverfall und Überkapazitäten ließen ohne staatliche Interventionen Investitionen zur Erreichung von Skaleneffekten in Europa nicht zu. Die Industrie zog sich auf High-End-Nischenmärkte zurück, in denen geringe Stückzahlen bei hoher Komplexität und damit hohem technischen Risiko vorherrschten. Dort lassen sich technologische Wettbewerbsvorteile ausspielen. Dadurch ist es in bemerkenswerter Weise gelungen, sich von der negativen globalen Konjunkturerwicklung im Schiffbauvolumenmarkt der letzten Dekade abzukoppeln. Durch High-Tech-Fokussierung, insbesondere im Passagier- und Spezialschiffsbereich, konnte die deutsche Industrie sogar wieder steigende Umsätze und eine Zunahme an hochqualifizierten Arbeitsplätzen erzielen. Dennoch führten die weiter zunehmenden Wettbewerbsverzerrungen und entsprechender Preisdruck in Teilsegmenten wie bei RoRo-Schiffen und großen Fähren auch in

Deutschland zum Verlust von wichtigen Aufträgen. Bestellungen in diesen Märkten werden trotz ausgewiesener Spezialisierung in Europa inzwischen ganz überwiegend in Asien platziert. Auch im Zulieferbereich kommen protektionistische Tendenzen immer stärker zum Tragen. Ohne lokale Fertigung sind viele Märkte nicht mehr zu bedienen. Fertigungskapazitäten in Deutschland und Europa gehen verloren.

Die deutsche maritime Zulieferindustrie konnte sich in der zurückliegenden Dekade in einem stark wandelnden Umfeld in der Summe vergleichsweise stabil entwickeln. Zwischen 2008 und 2017 sank der Umsatz zwar um knapp 18 Prozent, konnte aber in 2018 und 2019 wieder leicht zulegen. Rund 55 Prozent der deutschen Zulieferumsätze werden in Europa erzielt, was angesichts eines Weltmarktanteils des europäischen Schiffbaus von unter 20 Prozent beachtlich ist.

Die Energie- und Rohstoffversorgung und der globale Gütertausch für eine wachsende Weltbevölkerung erfordern effiziente, sichere und saubere Schiffe und Offshore-Anlagen. Die Weltgemeinschaft hat mit dem Klimaabkommen von Paris den Kurs auf eine CO₂-neutrale Welt gesetzt. Auch die maritime Wirtschaft bekennt sich zu diesen Klimazielen. Diese Entwicklungen bieten der innovativen maritimen Industrie neue Perspektiven.

International strebt die IMO an, die globalen CO₂-Emissionen der Schifffahrt bis 2050 mindestens zu halbieren (absolute Reduktion im Vergleich zu 2008) und bis spätestens zum Jahr 2100 auf null zu reduzieren. Während der erste Meilenstein durch intelligente Kombination und konsequente Implementierung verfügbarer Energiespartechnologien und der Nutzung regenerativer Energiequellen erreichbar ist, sind für die klimaneutrale Schifffahrt alternative Treibstoffe erforderlich.

Im Dezember 2020 haben sich die EU Staats- und Regierungschefs darauf verständigt, das EU-Klimaziel für das Jahr 2030 von aktuell 40 auf mindestens 55 Prozent Treibhausgasreduzierung gegenüber

1990 anzuheben. Diese ambitionierten Ziele können mit dem bisherigen Fahrplan der IMO nicht angemessen unterstützt werden.

Auswirkungen der Pandemie

Zu den am härtesten von Covid-19 getroffenen Wirtschaftszweigen im Bereich der maritimen Wirtschaft zählt in erster Linie die Passagierschifffahrt, insbesondere der Kreuzfahrttourismus. Passagierschiffe stellen etwa 80 Prozent des Auftragsbuchs der europäischen zivilen Schiffbauindustrie dar. Allein die beiden marktführenden Kreuzfahrtreedereien haben 2020 Verluste in Höhe von über 20 Mrd. \$ vermeldet. Betroffen ist ebenso die Personenschifffahrt auf Binnengewässern. Auch 2021 wird weiterhin von erheblichen Umsatzeinbußen gekennzeichnet sein. Ab wann wieder ein profitabler Betrieb realisiert werden kann, hängt entscheidend von der weiteren pandemischen Entwicklung und der Effektivität der globalen Impfkampagnen ab. Während nach Abklingen der Pandemie durchaus eine zügige Wiederbelebung der Konsumnachfrage in der Passagierschifffahrt erwartet werden kann, muss von einer deutlich verzögerten Nachfrageerholung nach Neubautonnage ausgegangen werden. Die europäischen Hersteller erwarten keine signifikanten Bestellungen vor 2024. Mit dem Ausfall dieses Marktsegments stehen die Hersteller vor der Perspektive fehlender Auslastung. Als kurzfristige Gegenmaßnahmen werden vorhandene Bauprogramme gestreckt und Aufträge in anderen Marktsegmenten angestrebt. Aufgrund des Umsatzausfalls ist Beschäftigung gefährdet.

Bemühungen japanischer und koreanischer Werften in den Kreuzfahrtmarkt einzudringen, waren in der Vergangenheit nicht erfolgreich und gelten bis auf Weiteres als gescheitert. China verfolgt dagegen seit einigen Jahren unverdrossen entsprechende Ambitionen. Es bleibt abzuwarten, ob die Pandemie diese Pläne signifikant beeinflussen wird.

Der pandemiebedingte globale Einbruch des Wirtschaftswachstums verschärfte auch das ohnehin schon zögerliche Bestellverhalten bei Neubau-

tonnage auch in allen Frachtschiffssegmenten. So wurde in 2020 ein globaler Bestellwert¹ von 42,4 Mrd. \$ erreicht, lediglich 53 Prozent des bereits als schwach geltenden Vorjahrs. Das Bestellvolumen europäischer Reeder ging dabei überproportional zurück (von 41 Prozent in 2018, auf 29 Prozent in 2019 und 24 Prozent im vergangenen Jahr). Zudem ist der Anteil der inländisch bzw. innereuropäisch platzierten Aufträge deutlich kleiner als in allen anderen wichtigen Schiffbaumärkten.

Trotz der schwierigen Marktlage gibt es auch Gründe für Optimismus: Die Notwendigkeit, die globale Schiffsflotte auf Klima- und Umweltfreundlichkeit umzustellen, ein sehr niedriges Verhältnis von Auftragsbuch zur fahrenden Flotte sowie die positive Entwicklung der Frachtraten in 2020 und die damit verbundene, deutliche Verbesserung der Ertragslage der Reedereien stellen positive Vorzeichen für die Schiffbaukonjunktur dar. Die Bestellungen im 4. Quartal zogen bereits spürbar an. Bisher konnten europäische Hersteller davon jedoch nur in geringem Umfang profitieren.

Ein besonderes Augenmerk sollte darum auf die Frage gelenkt werden, wie eine angemessene Partizipation europäischer und deutscher Wertschöpfung im Rahmen einer möglichen Konjunkturerholung erreicht werden kann. Während Wettbewerber durch besondere Unterstützung der inländischen Nachfrage die Konjunkturerholung befördern, kommt der Vorteil einer besonders großen Binnen- nachfrage in Europa bisher kaum zum Tragen.

Gelingt die Nachfragebelebung in Europa nicht, wäre der Fortbestand erheblicher europäischer und deutscher Produktionskapazitäten aufgrund mangelnder Auslastung gegenüber Wettbewerbern, deren Auslastung aufgrund staatlicher Stützungsmaßnahmen gewährleistet wird, substantiell gefährdet und davon bedroht, unwiederbringlich verloren zu gehen.

I. Markt

Zentrale Herausforderungen

- Die Überkapazitäten am Schiffbaumarkt sind insbesondere in Asien durch milliardenschwere staatliche Förderung aufgebaut worden. Umfangreiche staatliche Interventionen insbesondere in Asien haben eine zügige Marktkorrektur behindert. Im Gegensatz zum europäischen Wettbewerbsrecht fehlt ein passendes Instrumentarium auf internationaler Ebene, um faire Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen.
- Der durch die EU 1998 einseitig beschlossene Subventionsausstieg hat seine erwartete Vorbildfunktion vollständig verfehlt. Bemühungen, Subventionen, schädigendes Preisverhalten und Marktabschottung in Wettbewerbernationen zu unterbinden, blieben ergebnislos, während gleichzeitig ein fortschreitender Substanzverlust der europäischen und deutschen Schiffbauindustrie hingenommen wurde.
- Langjährige Marktverzerrungen haben deutsche und europäische Werften weitgehend aus den Volumenmärkten verdrängt.
- Investitionen in Produktionsanlagen zum Erreichen von Skaleneffekten in der Schiffbauindustrie als Voraussetzung für die Teilhabe an Volumenmärkten sind kommerziell nicht darstellbar.
- Im Gegensatz zu wichtigen Schiffbauwettbewerbernationen verzeichnet der europäische Binnenmarkt eine sehr niedrige Inlandsbestellquote. Ein verlässlicher Heimatmarkt, der insbesondere in Krisenzeiten eine Grundauslastung sichert, ist nicht vorhanden.
- Aktuelle, hohe Abhängigkeit des zivilen Schiffbaus in Europa vom Kreuzfahrtmarkt.
- Aufgrund des pandemiebedingt hohen Kapitalverzehr in der Kreuzfahrtwirtschaft werden nennenswerte Neubestellungen erst ab 2024 wieder erwartet. Damit entfällt im Vergleich zu den Jahren 2016-2019 ein Bestellvolumen i.H.v. ca. 60-80 Mrd. Euro, also mehr als 100 große Kreuzfahrtschiffe.

¹ Laut Branchendienst Clarksons Research, Monatsbericht 28/1 vom Januar 2021

- Geringes Investitionsgeschehen insbesondere im Binnen- und Küstenverkehr hat zu einer überalterten Flotte geführt; die Marktlage auch im Hinblick auf Finanzierungsmöglichkeiten verhindert den notwendigen Umbau der Flotte, um ambitionierteren Klima- und Umweltzielen gerecht zu werden.
- Das rückläufige Produktionsvolumen in Europa hat die Exportabhängigkeit von Teilen der Zulieferindustrie erheblich verstärkt. Zunehmende Marktzugangshürden in einigen wichtigen Bauländern sowie erhebliche Risiken beim Schutz des geistigen Eigentums erschweren auch hier die Zukunftsperspektiven.
- einen fiskalischen Rückfluss aufgrund der höheren Wertschöpfung in der EU zu nutzen,
- parallel den Aufbau der Produktion und Logistik klimaneutraler Kraftstoffe durch Nutzung regenerativer Energie offshore für die maritime Energiewende abzusichern.
- Diese Förderkulisse muss in der Summe für den Besteller hinreichend attraktiv sein, um diese Binnennachfrage auszulösen, d. h. sie muss Mehrkosten für die Erreichung der Umweltziele abdecken, einen Ausgleich für bestehende Wettbewerbsverzerrungen herstellen sowie die Finanzierbarkeit des Projektes gewährleisten. Im Ausland erfolgreich praktizierte Förderungen wie das japanische Joint Ownership Shipbuilding Scheme (<https://www.jrtt.go.jp/english/>) könnten als mögliche Lösungsansätze herangezogen werden.

Handlungsempfehlungen

- Klares Bekenntnis der Bundesregierung zu der Unverzichtbarkeit einer substantiellen maritimen Industrie in Deutschland. Durch konkrete Fördermaßnahmen untermauert, muss Wachstum geschaffen und dem langfristigen Substanzverlust dauerhaft entgegengewirkt werden.
- Die fortgesetzten Marktverzerrungen im Schiffbaumarkt müssen endlich konsequent bekämpft werden. Da es seit Jahrzehnten nicht gelingt, funktionierende internationale Übereinkünfte hierzu zu treffen, muss die EU handeln. Die Bundesregierung sollte nachdrücklich die Schaffung sektorspezifischer Lösungen, mit denen diese Defizite unilateral und effektiv adressiert werden, einfordern.
- Die Schaffung einer temporären spezifischen Förderkulisse für Investitionen in eine moderne, effiziente, sichere, klimaneutrale maritime Verkehrsinfrastruktur für den europäischen Binnenmarkt, unter der Bedingung, dass diese Maßnahme die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Hersteller nachhaltig steigert, um dadurch
 - verlässliche Binnennachfrage zu erzeugen, auf deren Basis Investitionen in kostensenkende Produktionsanlagen ermöglicht werden,
 - im Binnenmarkt klimaneutrale Schifffahrt zügig umzusetzen,
 - eine Grundlast für das volle Spektrum maritimer Fähigkeiten sicherzustellen,

II. Green Deal

Zentrale Herausforderungen

- Aufgrund der physikalischen Gegebenheiten ist der Transport von Gütern und Passagieren auf Wasserwegen besonders energieeffizient. Dennoch emittierte die Schifffahrt 2018 mit ca. 1076 Mio. Tonnen CO₂e THG mehr als die gesamte deutsche Volkswirtschaft (856 Mio. Tonnen CO₂e THG). Die zur Vermeidung von Wettbewerbsnachteilen angestrebte internationale Vorschriftenentwicklung im Rahmen der IMO wird von der EU als Startpunkt betrachtet, aber als zu langsam und unambitioniert eingeschätzt. Internationale Emissionsnormen für die Seeschifffahrt fordern bisher nicht verbindlich ein, was nach dem Stand der Technik möglich wäre.
- Die maritime Wirtschaft in Deutschland kann Lösungen entwickeln, wie der Schutz der Meeresumwelt und der stetige Wandel zu einer klimaneutralen Schifffahrt im Einklang mit den Zielen des Abkommens von Paris gelingen kann. Den Weg der „maritimen Energiewende“ aktiv zu beschreiten, sichert gleichzeitig auch

Wettbewerbsvorteile für die deutsche maritime Wirtschaft.

- Da insbesondere in der Hochseeschifffahrt Energieträger mit hoher Energiedichte benötigt werden, sind synthetische Kraftstoffe, die auf Basis erneuerbar erzeugter Energie hergestellt werden, ein zentrales Element für die maritime Energiewende. Diese Kraftstoffe sind klimaneutral und verbrennen deutlich sauberer als fossile Energieträger und leisten so zusätzlich einen Beitrag zum Schutz der Menschen an Küsten und Wasserstraßen und der Meeresumwelt. Um Produktionskosten regenerativer Kraftstoffe zu senken, ist eine Investitionsoffensive nötig, die der Markt allein noch nicht leisten kann.
- Die öffentliche Hand betreibt rund 1.000 Wasserfahrzeuge mit eigenem Antrieb. Sie schafft also nicht nur Rahmenbedingungen, sondern ist auch unmittelbarer Marktteilnehmer und sollte als gutes Vorbild vorangehen und auf umweltfreundliche Antriebe bei künftigen Ausschreibungen setzen, wenn es mit dem bestimmungsgemäßen Gebrauch des Behördenschiffes vereinbar ist.
- Investitionen zur Reduktion von Schadstoffemissionen bieten oftmals keinen Return-on-Investment, auch weil ein erheblicher Anteil der fahrenden Tonnage verchartert wird und Investitionen in energieeffizientere Technik bisher oft keine ausreichende Berücksichtigung in den Charraten findet.
- Die hohe Wettbewerbsintensität und damit verbundene langjährig schlechte Ertragslage in Teilen der Schifffahrt und insbesondere der schwierige Finanzierungsmarkt, schränkt die Investitionskapazität der Schifffahrt massiv ein.
- Zusätzlich wurde in der Vergangenheit immer wieder das In-Kraft-Treten bereits beschlossener, strenger Emissionsnormen verzögert, wodurch die Vermarktung technischer Innovation erheblich erschwert wurden. Die Bereitschaft, in die Entwicklung technischer Innovationen zu investieren, wird dadurch erheblich beschädigt.

Handlungsempfehlungen

- Anspruchsvollere, verifizierbare und sanktionierte gesetzliche Schiffssicherheits-, Klima- und Umweltschutzanforderungen mit verlässlichen Anwendungsfristen, die den Stand der Schifffahrt international einfordern, nicht nur für neue Schiffe, sondern auch in der fahrenden Flotte; eine Verschiebung von Anwendungsfristen darf nur bei dringenden Sachgründen erwogen werden und sollte einen Entschädigungsstatbestand für Innovatoren auslösen;
- Technologieoffene Umsetzung von Emissionsminderungs- und Klimaschutzzielen in der Schifffahrt, unter Einschluss der LNG-Technologie als unverzichtbarer Brückentechnologie für die ganzheitliche und schnelle Reduzierung von Klimagasen und Schadstoffen;
- Schaffung der regulatorischen Rahmenbedingungen für den Einsatz wasserstoffbasierter klimaneutraler Schiffstreibstoffe (e-Fuels) auf der Grundlage einer Lebensdaueranalyse (Life-Cycle Assessment);
- Die Einführung einer technologieoffenen temporären Investitionsförderung bei freiwilliger Übererfüllung gesetzlicher Grenzwerte und die Einführung eines ökologischen Bonus bei öffentlichen Gebühren für die Schiffsbetreiber, die mehr zur nachhaltigen Modernisierung beitragen, als gesetzlich vorgeschrieben ist;
- Den weitestgehenden Einsatz nachhaltiger und innovativer Technologie bei Neubeschaffung und Nachrüstung öffentlicher Wasserfahrzeuge;
- CO₂-Bepreisung in der Schifffahrt durch geeignete marktbasierende Instrumente (Emissionshandel bzw. Bunkerabgaben) unter Gewährleistung möglichst weitgehender Reinvestition in klimafreundliche Schiffe und europäische Technologieentwicklung (als „EU Maritime Fund“ in Anlehnung an den „Ocean Fund“ in den Vorschlägen des Europäischen Parlaments);
- Maritime Akzentuierung der Nationalen Wasserstoffstrategie, insbesondere durch Aufbau einer seegestützten Produktion von grünem Wasserstoff (Reallabore in Offshore-Windparks) und Transportlogistik (Wasserstoff bzw. Energieimport aus Partnerländern).

III. Technologie

Zentrale Herausforderungen

- Der Technologie-Vorsprung der deutschen Industrie trifft oft auf nicht ausreichend große Nachfrage, sodass sich hohe Entwicklungskosten nicht oder nur sehr langsam amortisieren;
- Der Schutz geistigen Eigentums zur Absicherung der Ertragsaussichten wird durch eine Vielzahl von Faktoren erschwert;
- Gemeinsame Entwicklung von Innovationen in der Wertschöpfungskette stößt auf divergierende Vermarktungsinteressen;
- Die FEI-Förderprogramme für die maritime Industrie sind in der Corona-Krise ein gutes Instrument, auch um Unterbeschäftigung in Design und Konstruktion abzufedern und Expertenwissen zu erhalten. Die Programme decken jedoch nicht die vorhandenen Bedarfe;
- In deutschen und europäischen Küsten- und Binnengewässern verkehrt eine große Zahl von Schiffen (insbesondere Personen- und Kraftfahrzeugfähren), deren Antriebe nicht mehr aktuellen technischen Standards entsprechen;
- Um eine Flottenerneuerung in Sinne einer nachhaltigen Kreislaufwirtschaft umsetzen zu können, bedarf es nationaler Recyclingkapazitäten und praxisgerechter, einheitlicher Genehmigungsverfahren. Bisher fehlen klare, praxisgerechte Vorschriften für die Entsorgung von Binnenschiffen und Schiffsteilen, die derzeit nicht exportiert werden können.

Handlungsempfehlungen

- Nationale Innovations- und F&E-Förderprogramme bedarfsgerecht aufstocken und ausgestalten. Steuerliche Forschungsförderung (FZulG) entdeckeln;
- Mittel für die maritime industrielle Forschung im Rahmen von Horizon Europe und der co-programmed Partnership „Zero-emission Waterborne Transport“ zielgerecht dotieren;
- Export von staatlich geförderten Innovationen in außereuropäische Staaten mit nicht WTO konformer Subventionierung und bekannten IPR-Verstößen regulieren;
- Full-scale Demonstratoren z. B. von zero-emission Schiffen unterschiedlicher Verwendung in Fahrt bringen („Maritime Reallabore“) und unter kommerziellen Bedingungen testen;
- Im Rahmen eines „Pilotprojekts zur Realisierung eines emissionsfreien Fährverkehrs“ bietet sich hier eine Möglichkeit, innovative (Antriebs-) Technologien zu entwickeln und zu implementieren und einen bislang weniger beachteten Markt für die Schiffbauindustrie in Deutschland zu erschließen;
- Schaffung praxisgerechter, bundeseinheitlicher Vorschriften für die Entsorgung von Binnenschiffen als Voraussetzung für den Aufbau nationaler Recyclingkapazitäten;
- Energiepartnerschaften initiieren und mit Leuchtturmprojekten für den Wasserstoffimport per Schiff verbinden (Pilotprojekt Wasserstoff-tanker).

IV. Standort

Zentrale Herausforderungen

- Angesichts der massiven Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den deutschen Schiffbau sieht sich eine Reihe von Standorten einer existentiellen Bedrohung gegenüber. Ein weiterer Verlust von industriellen Strukturen und damit von Arbeits- und Ausbildungsplätzen, bedroht die Zukunft der gesamten Branche in Deutschland.
- Die Branche muss sich auf künftige Herausforderungen vorbereiten und jene gut ausgebildeten Fachkräfte, die mit Kurzarbeit oder Arbeitsplatzverlust konfrontiert sind, aber zukünftig weiterhin benötigt werden, für neue klimafreundliche Technologien qualifizieren.
- Im Standortwettbewerb kann Deutschland mit einem guten Ausbildungssystem und hoher Innovationskraft punkten. Aus Sicht der Unternehmen belastet gleichzeitig eine Reihe von Faktoren die Kostenseite, dazu zählen hohe Infrastruktur-, Bürokratie- und Lohnkosten (insbesondere Lohnnebenkosten).

- Staatliche Instrumente im Finanzierungsbereich sind insbesondere für Inlandskunden sowie für die Bauzeit unzureichend. Die Schlechterstellung des Schiffbaus im Großbürgschaftenprogramm des Bundes sollte beseitigt werden.
- Instrumente zur gezielten Stärkung der Binnenachfrage, die in Wettbewerbernationen, insbesondere in Asien üblich sind, fehlen in der EU. Insbesondere werden Wertschöpfungsvorgaben bei der Gestaltung von Förderprogrammen für Nutzer von Schiffen und maritimen Anlagen in der Regel vernachlässigt.
- Es ist eine deutliche Unwucht bei öffentlichen Aufträgen in der EU festzustellen. Während ausschreibende Stellen anderer Mitgliedsländer durch entsprechende Ausschreibungsmodalitäten einen signifikanten Vorteil für inländische Anbieter schaffen, ist dies bei vielen deutschen ausschreibenden Stellen nicht der Fall.
- Mit dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) hat die Bundesregierung ein Instrument geschaffen, das zur Überwindung der Krise auch von Unternehmen der Schiffbauindustrie genutzt wird. Eine Nutzung des Rettungsschirms sollte an klare Bedingungen wie regionale Wertschöpfung, Erhalt von Arbeitsplätzen und Standorten geknüpft sein.
- In Unternehmen, die pandemiebedingt mit erheblichen Kapazitätsproblemen zu kämpfen haben, sind die Sozialpartner besonders gefordert, gemeinsam intelligente Lösungen zur Anpassung zu finden.
- Im Ausland erfolgreich praktizierte Modelle der Schiffsfinanzierung (z. B. Niederlande (NSDF), Japan (JRTT)) sollten, ggf. in angepasster Form, auf Deutschland übertragen werden.
- Die angekündigten öffentlichen Aufträge müssen zügig umgesetzt werden, damit sie für Arbeit und Wertschöpfung sorgen und den Unternehmen helfen, die Krise mit möglichst vielen Beschäftigten zu überstehen.
- Im Falle von Ausschreibungen von Behörden- und Forschungsschiffen sowie Marinefahrzeugen sollten Vergabebestimmungen so genutzt werden, dass eine europarechtskonforme Vergabe an deutsche Werften unterstützt wird.
- Bei der Bedarfsplanung und der Durchführung von Beschaffungsvorhaben durch öffentliche Auftraggeber müssen industriepolitische Ziele wie die Nutzung innovativer Technologien stärker Berücksichtigung finden. Aus diesem Grund sollte in Ergänzung der bisherigen Aktivitäten der Bundesregierung eine unterstützende Koordinierungsstelle für Schiffe und andere maritime Leistungen für alle Beschaffungsbehörden eingerichtet werden. Die Koordinierungsstelle schafft einen vollständigen Überblick über die Bedarfsplanungen, bietet eine Plattform für den Erfahrungsaustausch der Beschaffungsbehörden untereinander und steht ihnen beratend zur Seite.

Handlungsempfehlungen

- Die Sozialpartner der maritimen Industrie sowie Bundes- und Landesregierungen sind aufgerufen, gemeinsame Ansätze zu erarbeiten, um Beschäftigungsbrücken zu bauen und Know-how zu halten. Dazu zählen:
 - Arbeitsmarktpolitische Maßnahmen, wie ggf. eine Verlängerung der Kurzarbeit, die sich auch in der Schiffbauindustrie bewährt hat, um kurzfristige Unterauslastung auszugleichen.
 - Tarifpolitische und betriebliche Maßnahmen, die die spezifischen Bedingungen in der Schiffbauindustrie berücksichtigen und auch eine Absenkung der Arbeitszeit in Phasen der Unterauslastung vorsehen können.
 - Eine Maritime Bildungsoffensive, maßgeblich von den Sozialpartnern getragen: Analyse der Ausbildungssituationen sowie der Bildungs- und Hochschullandschaft, Pilotprojekte zur überbetrieblichen Ausbildung im Verbund zwischen Werften und Zulieferern sowie verstärkte Nutzung des Qualifizierungschancengesetzes zur Weiter- und Neuqualifizierung nutzen.

Forum

„Deutsche Seehäfen im Wettbewerb stärken, gute Arbeit sichern und Transformation ermöglichen“

11. Mai 2021

Studio B

Moderation:

Sabine Dahl

Ca. 12.25 Uhr

Impuls

Jens Aurel Scharner, Geschäftsführer, Rostock Port GmbH

Panel

Frank Dreeke, Präsident, Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V., ZDS

Dr. Michael Güntner, Staatssekretär, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Thomas Mendrzik, Ver.di, Mitglied des Aufsichtsrates der Hamburger Hafen und Logistik AG, HHLA

Christian Pegel, MdL, Minister für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Eckhardt Rehberg, MdB, Deutscher Bundestag, CDU/CSU-Fraktion

Willem van der Schalk, Vorsitzender des Komitee Deutscher Seehafen-spediture (KDS) im Bundesverband Spedition und Logistik e.V. (DSLIV)

IMPULS



Jens Aurel Scharner

Geschäftsführer, Rostock Port GmbH

Jens A. Scharner ist seit mehr als 20 Jahren in der maritimen Branche tätig. Bei verschiedenen europäischen Reedereien lagen seine Tätigkeitsschwerpunkte im Finanz- und Rechnungswesen, sowie der strategischen und operativen Neuausrichtung der Unternehmen.

Seit 2015 ist er Geschäftsführer der ROSTOCK PORT GmbH und verantwortet u. a. die Bereiche Finanzen, Recht & Personal und Cruise Operations. Aktuelle Arbeitsschwerpunkte sind die Transformation des Hafens vom fossilen zum regenerativen Energieträger sowie der Neustart der Kreuzschifffahrt.

Herr Scharner ist u. a. als Vizepräsident des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe e.V. für den Themenbereich Verkehrspolitische Fragen der

Ostseehäfen, Mecklenburg-Vorpommernsche Häfen/Hafenpolitik, Fährverkehr und Kreuzschifffahrt verantwortlich.

PANEL



Frank Dreeke

Präsident, Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V., ZDS

Frank Dreeke (geb. 1959) blickt auf mehr als drei Jahrzehnte Erfahrung in der Hafen- und Logistikbranche zurück. Nach der Ausbildung zum Schifffahrtskaufmann und dem Studium der Betriebswirtschaftslehre war er in verschiedenen Unternehmen als Geschäftsführer beziehungsweise General Manager tätig. Er verfügt über weltweite Erfahrungen in der Container-Branche und war unter anderem General Manager Central Europe der amerikanischen Containerreederei Sea Land und Deutschland-Chef der Maersk Line, der weltgrößten Containerreederei.

Von 2004 bis 2012 bekleidete Frank Dreeke die Position des Geschäftsführenden Gesellschafters des Bremer Unternehmens EKB Container Logistik. Er ist bestens mit der bremischen Wirtschaft sowie der nationalen und internationalen Hafen- und Logistikwelt vertraut und hat diverse ehrenamtliche Funktionen inne.

Seit dem 1. Januar 2013 ist Frank Dreeke Mitglied des Vorstands der BLG LOGISTICS GROUP und hat am 1. Juni 2013 den Vorsitz des Vorstands übernommen. Seit November 2016 ist er Präsident des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe e.V.



Dr. Michael Güntner

Staatssekretär, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Dr. Michael Güntner, Jahrgang 1973, ist seit März 2019 Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und dort unter anderem für den Bereich Wasserstraßen und Schifffahrt zuständig.

Vor seinem Wechsel war der promovierte Jurist von 2014 bis 2019 Fraktionsdirektor der CDU/CSU-Bundestagsfraktion und zuvor von 2012 bis 2014 Unterabteilungsleiter in der Zentralabteilung des Bundesministeriums des Innern, nachdem er sieben Jahre das Büro des Vorsitzenden der CDU/CSU-Bundestagsfraktion leitete.



Thomas Mendrzik

Ver.di, Mitglied des Aufsichtsrates der Hamburger Hafen und Logistik AG, HHLA

Thomas Mendrzik, Jahrgang 1959, lebt in Hamburg. Er erlernte den Beruf eines Elektromaschinenbauers, war von 1982 bis 2000 Betriebshandwerker und stellvertretender Werkstattleiter bei der UNIKAI Hafenbetrieb GmbH. Seit 2000 ist Mendrzik bei der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) und dort bei der HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH in diversen Positionen beschäftigt. Zurzeit ist er Mitarbeiter im technischen Bereich.

Neben seiner beruflichen Tätigkeit absolvierte Herr Mendrzik einige Qualifizierungen im Bereich Unternehmensmitbestimmung, betriebliche Mitbestimmung und Arbeitsrecht. Thomas Mendrzik war von 2001 bis 2018 Betriebsratsvorsitzender und anschließend noch bis 2020 stellvertretender Vorsitzender. Im Ehrenamt bekleidet er unterschiedliche Funktionen in der Gewerkschaft ver.di.



Christian Pegel

MdL, Minister für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Nach dem Abitur und dem Zivildienst studierte Christian Pegel von 1995 bis 2001 Rechtswissenschaften an der Ernst-Moritz-Arndt-Universität in Greifswald, wo er das 1. Staatsexamen ablegte. Von 2001 bis 2002 war er Pressesprecher des Justizministeriums Mecklenburg-Vorpommern, von 2002 bis 2004 war er Referendar im Landgerichtsbezirk Stralsund und absolvierte das 2. Staatsexamen. 2005 wurde er als Rechtsanwalt zugelassen. Von 2006 bis 2011 war er neben seiner anwaltlichen Tätigkeit wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl für Strafrecht, insbesondere Wirtschafts- und Steuerstrafrecht, an der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald. 2012 bis 2013 war er Chef der Staatskanzlei. Im Januar 2014 wurde er zum Minister für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung ernannt.

Christian Pegel ist seit dem 1. November 2016 Minister für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Zudem ist er seit September 2016 Mitglied des Landtages.



Eckhardt Rehberg

MdB, Deutscher Bundestag, CDU/CSU-Fraktion

Eckhardt Rehberg wurde am 3. April 1954 in Ribnitz-Damgarten geboren und ist Diplom-Ingenieur für Informationsverarbeitung. Rehberg ist katholisch, verheiratet und hat zwei Söhne.

Er war von 1990 bis 2005 Vorsitzender der CDU-Landtagsfraktion sowie von 2001 bis 2005 Landesvorsitzender der CDU in Mecklenburg-Vorpommern. Seit 2005 ist er Mitglied des Deutschen Bundestages. Eckhardt Rehberg ist haushaltspolitischer Sprecher, Sprecher der Landesgruppe Mecklenburg-Vorpommern sowie Sprecher der CDU-Landesgruppen in der CDU/CSU-Bundestagsfraktion.



Willem van der Schalk

Vorsitzender des Komitee Deutscher Seehafenspediteure (KDS) im Bundesverband Spedition und Logistik e. V. (DSLTV)

Nach dem Abitur in Hamburg im Jahre 1975 begann Willem van der Schalk eine kaufmännische Ausbildung in Rotterdam als Groß- und Außenhandelskaufmann. Nach seiner zweijährigen Ausbildung und Auslandsaufenthalten in den USA und Frankreich kehrte er 1978 nach Hamburg zurück, um an der Hamburger Wirtschaftsakademie (Hamburger Modell) Betriebswirtschaft zu studieren. Seine Karriere bei a. hartrodt startete er 1981 als Luftfracht-Manager in Stuttgart.

1985 übernahm er die Verantwortung für die belgische Tochtergesellschaft in Antwerpen und gründete eine weitere Tochtergesellschaft in Frankreich und wurde im Jahr 2000 als Geschäftsführer der a. hartrodt (GmbH & Co) KG Hamburg – Internationale See- und Luftfrachtpedition – in die Zentrale nach Hamburg berufen. Zum 31. März 2021 gab Willem van der Schalk seine aktive Geschäftsführer-Tätigkeit nach insgesamt 43 Jahren bei a. hartrodt auf. Er steht dem Unternehmen bis auf Weiteres beratend zur Seite.

Willem van der Schalks Engagement, in allen Aspekten der Speditions- und Logistikbranche stets auf dem neuesten Stand zu sein, beweist er durch seine Mitgliedschaften in zahlreichen Handels- und Wirtschaftsorganisationen im In- und Ausland, beispielsweise im Verein Hamburger Spediteure (Vorstandsmitglied, stellvertretender Vorsitz), Komitee Deutscher Seehäfen (Sprecher), Clecat Brüssel (Präsident), Handelskammer Hamburg (Vizepräsident).



Sabine Dahl (Moderation)

rbb inforadio

Vita siehe Seite 53

Positionspapier

FORUM „Deutsche Seehäfen im Wettbewerb stärken, gute Arbeit sichern und Transformation ermöglichen“

Die Positionspapiere der sechs Branchenforen der 12. NMK wurden von den Akteuren aus Politik und Wirtschaft, die an der Vorbereitung des jeweiligen Forums beteiligt waren, erstellt. Die Inhalte spiegeln nicht notwendigerweise die Haltung der Bundesregierung wider.

Der Koordinator der Bundesregierung für die Maritime Wirtschaft dankt allen Beteiligten für die konstruktive Zusammenarbeit.

I. Ausgangslage

Die deutschen See- und Binnenhäfen zählen zu den leistungsfähigsten und flexibelsten Umschlagplätzen der Welt. Sie sind als Logistikdienstleister und Wachstumsmotoren für die gesamte Volkswirtschaft von herausragender Bedeutung und sichern Deutschlands Rolle als eine der führenden Exportnationen in der Welt. Nahezu jeder Wirtschaftszweig ist auf funktionierende Häfen und gut ausgebaute Infrastrukturen angewiesen. Auch vor dem Hintergrund der Covid-19-Pandemie hat sich die Systemrelevanz der Häfen bestätigt.

An den 22 deutschen Seehafenstandorten an Nord- und Ostsee schlagen etwa 150 Hafenbetriebe jährlich rund 300 Mio. Tonnen Güter im Jahr um und bedienen über 30 Mio. Fahrgäste auf Fähren und Kreuzfahrtschiffen. Etwa 120.000 Schiffsbewegungen pro Jahr werden erfasst. Zwei Drittel des seewärtigen deutschen Außenhandels werden über deutsche Seehäfen abgewickelt.

Eine vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Auftrag gegebene Studie¹ zur Untersuchung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen auf Grundlage ihrer Beschäftigungswirkung ergab eine hohe wirtschaftliche Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen. Die Zahl der Beschäftigten, die direkt mit dem Umschlag in Häfen, dem Betrieb von Häfen und komplementären Hafendienstleistungen in den Hafenregionen

beschäftigt ist, wird auf ca. 36.100 geschätzt. Dem stehen bundesweit 140.000 Beschäftigte in der hafenabhängigen Transportkette (See- und Hinterlandtransport einschließlich Lagerlogistik) und ca. 1,35 Mio. Beschäftigte in der hafenabhängigen Industrie gegenüber. Hinzu kommen indirekte und induzierte Effekte, die ebenfalls auf das gesamte Bundesgebiet ausstrahlen und die beschäftigungssichernde Wirkung der deutschen Häfen und hafenabhängigen Industrie auf bis zu 5,6 Mio. Beschäftigte ausweiten.

In den letzten Jahren haben deutsche Seehäfen in wichtigen Segmenten Marktanteile verloren. Im Containerumschlag in den Häfen der Nord-Range stiegen die Anteile von Rotterdam und Antwerpen von 33,7 Prozent im Jahr 2015 auf 36,3 Prozent (Rotterdam) im Jahr 2019 bzw. von 26,6 Prozent auf 29,2 Prozent (Antwerpen). Die Anteile der bremsischen Häfen hingegen sanken von 15,4 Prozent auf 12,0 Prozent und die des Hamburger Hafens von 24,3 Prozent auf 22,5 Prozent. Ähnliche Entwicklungen lassen sich im Bereich Stückgut feststellen.

Die vielfältigen Ursachen für diese Verluste liegen in betriebswirtschaftlichen, volkswirtschaftlichen und politischen Bereichen, sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene. Eine Stärkung der maritimen Logistik erfordert daher Antworten von Wirtschaft, Ländern und Bund. Der Verlust von Marktanteilen gefährdet Wertschöpfung und Arbeitsplätze am Standort sowie dessen Resilienz in Krisenlagen.

¹ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/WS/studie-volkswirtschaftliche-bedeutung-haefen.html>

Veränderungen im Welthandel und dessen Ordnungsrahmen erfordern eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Seehäfen, damit sie ihre Position behaupten, ausbauen und sich in neuen, sich verändernden Märkten und Geschäftsfeldern etablieren können. Nicht nur der Strukturwandel durch die Energiewende und den Kohleausstieg, auch die Digitalisierung und Implementierung innovativer Hafentechnologien führen dazu, dass die Häfen Transformationsprozesse durchlaufen. Einerseits sind die durch den Rückgang des Umschlags fossiler Energieträger verursachten Einbußen zu kompensieren, andererseits sind die Voraussetzungen zum Import alternativer Energieträger zu schaffen. Gleichzeitig müssen Beschäftigte durch umfassende Weiterbildungs- und Qualifizierungsangebote auf die Veränderungen vorbereitet und für neue Aufgaben in den Häfen und der maritimen Logistik fit gemacht werden. Wir brauchen innovative Beschäftigungssicherungskonzepte, die die Veränderungsprozesse der Arbeitswelt Hafen als Chance begreifen, gesunde, lebensphasenorientierte Arbeitsplätze zu schaffen. Dazu müssen Mitbestimmungsträger frühzeitig in die Transformationsprozesse eingebunden werden.

Eine Leitinitiative der neuen EU-Mobilitätsstrategie (Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität) ist die Entwicklung der Häfen hin zu emissionsfreien Knotenpunkten und multimodalen Mobilitäts- und Frachtzentren, die alle relevanten Verkehrsträger miteinander verbinden. See- und Binnenhäfen haben ein großes Potenzial, neue saubere Energiezentren für integrierte Elektrizitätssysteme, Wasserstoff- und andere CO₂-arme Kraftstoffe sowie Erprobungsstätten für die Wiederverwendung von Abfällen und die Kreislaufwirtschaft zu werden. Rahmenbedingungen von EU, Bund und Ländern spielen in diesen Prozessen eine maßgebliche Rolle.

In der Corona-Krise ist einmal mehr deutlich geworden, dass die deutsche Hafenwirtschaft auch in schwierigen Zeiten Lieferketten aufrechterhalten und die Versorgung von Bevölkerung und Industrie

sicherstellen kann. Die Unternehmen in den Häfen haben ebenso wie die zuständigen öffentlichen Institutionen alles daran gesetzt, dass die Häfen durchgehend leistungs- und betriebsbereit waren und es bis heute sind.

Trotzdem kam es zu starken Umsatzeinbußen und erheblicher Planungsunsicherheit in den Seehafenunternehmen. Die wirtschaftliche Lage der Seehafenbetriebe hat sich im vergangenen Jahr negativ entwickelt, mit deutlichen Unterschieden nach Standort und Güterart. Für das Jahr 2021 ist in einigen Segmenten von einer spürbaren Erholung auszugehen. Insgesamt hat die Pandemie die deutsche Wirtschaft stark strapaziert und dabei viele ihrer Stärken und Schwächen offenbart.

Die Bundesregierung hat mit dem Konjunktur- und Investitionspaket 2020 und weiteren Maßnahmen unterstützend eingegriffen, zum Beispiel mit einer Billigkeitsrichtlinie für die Lotsen, der Aussetzung der Befahrensabgaben für den Nord-Ostsee-Kanal, dem Kurzarbeitergeld und der Aufstockung der Fördermittel für die Erforschung innovativer Hafentechnologien und digitaler Testfelder.

II. Deutsche Seehäfen im Wettbewerb stärken

Die Bewältigung der Krise steht in engem Zusammenhang mit der grundsätzlichen Stärkung und Modernisierung des Wirtschafts- und Logistikstandortes Deutschland. Dies ist als Daueraufgabe zu verstehen, die zudem ausdrücklich den konsequenten Abbau von Wettbewerbsnachteilen umfassen muss.

Um die deutsche Hafenwirtschaft im europäischen und globalen Wettbewerb insgesamt zu stärken, bedarf es dringend einer zunehmenden Koordination bei strategischen Entscheidungen der Infrastruktur- und Wirtschaftspolitik. Auch mit Blick auf die außerordentliche Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen für die deutsche Volkswirtschaft ist ein gemeinsames Handeln der Länder und des Bundes unerlässlich.

Vor dem Hintergrund des Brexit ist mittel- und langfristig sicherzustellen, dass im Bereich der maritimen Logistik kontinentaleuropäischen Unternehmen keine Wettbewerbsnachteile gegenüber in Großbritannien angesiedelten Unternehmen erwachsen. Die EU-Kommission ist aufgefordert, ein mögliches Sozial- und Umwelt-Dumping in den britischen Häfen zu vermeiden.

1. Bedarfsgerechter Ausbau und Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur

Grundlage für eine erfolgreiche Hafenentwicklung ist die Gewährleistung adäquater Verkehrs-, Hafen- und Kommunikationsinfrastrukturen. Gemeinsames Anliegen von Bund und Ländern ist es, die seewärtige und landseitige Erreichbarkeit unserer Häfen innerhalb der globalen Transportketten für heutige und zukünftige Schiffsgenerationen sicherzustellen. Leistungsfähige Hinterlandanbindungen über Straße, Schiene und Binnenwasserstraße sind hierfür wesentlich. Die deutschen Seehäfen können sich im internationalen Standortwettbewerb bisher erfolgreich behaupten, weil sie u. a. über gut ausgebaute Zufahrten und Hinterlandanbindungen sowie leistungsfähige Hafeninfrastrukturen und Unternehmen verfügen. Diese Infrastrukturen sind aber dauerhaft hohen Belastungen ausgesetzt. Damit die Häfen ihre besondere Aufgabe für die deutsche Volkswirtschaft auch zukünftig erfüllen können, sind konstante Erhaltungsmaßnahmen erforderlich.

Für die vom Bund finanzierten Maßnahmen stehen im Zuge des Investitionshochlaufs nunmehr jährlich 18 Mrd. Euro für Verkehrsinvestitionen (Straße, Schiene, Wasserstraße und kombinierten Verkehr) zur Verfügung, mit denen die Hauptachsen und Knoten gestärkt und Engpässe beseitigt werden. Dazu wurde mit dem 2. Nachtrag zum Bundeshaushalt 2020 das Konjunktur- und Zukunftspaket bewilligt. Im Bereich „Schifffahrt und Infrastruktur“ sind darin zusätzlich insgesamt 554 Mio. Euro für die Jahre 2021 bis 2024, im Bereich der Wasser-

straßen in 2021 1,4 Mrd. Euro, davon 1 Mrd. Euro ausschließlich für Erhaltungs-, Aus- und Neubaumaßnahmen vorgesehen. Im Hinterlandverkehr gilt ein besonderes Augenmerk der Stärkung des Schienengüterverkehrs als herausragender Wettbewerbs- und Nachhaltigkeitsvorteil deutscher Seehäfen. Die am 1. Januar 2021 gegründete Autobahngesellschaft soll zur Beschleunigung von Bau, Planung und Finanzierung von Autobahnvorhaben zur Hafenhinterlandanbindung beitragen. Davon wird die maritime Wirtschaft profitieren.

Zusätzliche Mittel werden von den Bundesländern, Kommunen oder Hafenbetreibern für weitere notwendige Investitionsmaßnahmen aufgebracht.

Schwerpunkte für Investitionen von Bund, Ländern und Kommunen:

- Bedarfsgerechter Erhalt und Ausbau der **seewärtigen Zufahrten** durch Erhaltungsbaggerungen, Verbreiterungen und Vertiefung, sowohl großer als auch kleinerer Standorte (z. B. Hafenzufahrt und Vertiefung der kommunalen Hafengewässer in Wismar, Seekanal Rostock, Trave, Hafenzufahrt Mukran, Vertiefung der Außenems, Vertiefung der Unterweser Nord, Ausbaumaßnahmen an der Elbe, Fahrrinnenanpassung der Außenweser, Ausbau und Instandsetzung der Wattfahrwasser, Ausbau der Oststrecke am NOK),
- Sicherstellung der **Funktion der Seehäfen** u. a. vor dem Hintergrund größer werdender Schiffe (z. B. Lübeck-Skandinavienkai und Kiel Ostuferhafen, Große Seeschleuse und Großschiffsliegeplatz Emden, Ertüchtigung der Stromkaje Bremerhaven, Köhlbrandquerung sowie Flächenentwicklung „Steinwerder Süd“ in Hamburg, Neubau von Liegeplätzen im Seehafen Rostock, Großschiffsliegeplatz Südpier in Brake, Liegeplätze in Cuxhaven, Neubau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel),
- Anpassung der Häfen an aktuelle Klimaschutzstandards wie z. B. die Versorgung mit alternativen Kraftstoffen (z. B. Aufbau von LNG- und Wasserstoffimportterminals) und Landstrom,
- Sicherstellung der tidenunabhängigen und sicheren Erreichbarkeit der Inseln und Halligen

sowie der korrespondierenden Festlandhäfen sowie Neubau der Anlegestellen mehrerer Inseln und Halligen,

- Substanzerhaltung und Optimierung der wasserseitigen, sowie der straßen- und schienenseitigen **Hinterlandanbindungen**. Mehrere Projekte der Ahrensburger Liste mit positivem Nutzen-Kosten-Verhältnis wurden mittlerweile umgesetzt oder so auf den Weg gebracht, dass eine Umsetzung zu erwarten ist. Die norddeutschen Länder sollen deshalb prüfen, wie die **Ahrensburger Liste** aktualisiert werden kann,
- Die im **Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016** mit höchster Dringlichkeit enthaltenen Maßnahmen sind der Neubau der A 20 „Küstenautobahn“ von Westerstede bis Hohenfelde, der Neubau der A 39 von Lüneburg-Nord bis Weyhausen, der Neubau der A 281, Weserquerung in Bremen sowie der Bau der A 26, Hafenpassage in Hamburg.

Um Planungs- und Genehmigungsverfahren zu verkürzen, hat der Bund in der laufenden Legislaturperiode vier Planungsbeschleunigungsgesetze umgesetzt. Bund, Länder und Wirtschaft betrachten zügige Verfahren als Voraussetzung zur Durchführung aller angestrebten Infrastrukturmaßnahmen.

Um die bauliche Umsetzung der nötigen Maßnahmen zu verbessern, findet zudem seit 2018 ein Dialog mit Vertretern und Vertreterinnen aus Bauindustrie, Ingenieur- und Planungsbüros, Wissenschaft, Verwaltung und Interessenverbänden statt. Ziel des Dialogs ist es, konkrete Veränderungspotenziale auszuloten, die jeweiligen Rollen der Beteiligten eindeutig zu definieren und zu kommunizieren sowie eine größere Transparenz zu erreichen.

Parallel dazu wird die Anwendung von Building Information Modeling (BIM) in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung vorangetrieben. Mit der Anwendung von BIM soll es gelingen, bei großen Infrastrukturprojekten die Planungsqualität, Termintreue und Kostensicherheit von Bauvorhaben zu erhöhen sowie Betrieb und Unterhaltung effektiver zu gestalten.

Die Verkehrsinfrastruktur sollte den Transport von Großraum- und Schwerlastgütern (GST), z. B. Bestandteile von Industrie- und Kraftwerkanlagen, überdimensionale Baufahrzeuge oder Komponenten von Windkraftanlagen von und zu den See- und Binnenhäfen möglich machen. Der Ladungsbereich der Großraum- und Schwerlastgüter gehört zu einem der wachsenden Märkte in der Logistikbranche.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Anmerkung: Alle in diesem Papier vorgeschlagenen Maßnahmen stehen unter dem Vorbehalt zur Verfügung stehender Haushaltsmittel.

- Investitionen in bedarfsgerechte Verkehrs-, Hafen- und Kommunikationsinfrastrukturen verstetigen, auch mit Blick auf die Erreichung der UN-Nachhaltigkeitsziele.
- Planungskapazitäten für Verkehrsinfrastruktur weiter stärken.
- Planungs- und Genehmigungsverfahren soweit wie möglich verkürzen, damit baureife Projekte generiert werden können.
- Die konsequente und zügige Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans 2030 und des Nationalen Hafenkonzepts.
- Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz und Planungsbeschleunigungsgesetze umsetzen.
- Bund und Länder vertiefen die Optimierung und Vereinheitlichung von Genehmigungsprozessen für Großraum- und Schwerlastgüter (z. B. VEMAGS).

2. Ordnungspolitische Maßnahmen

Neben der intensiven Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur gibt es eine Reihe ordnungspolitischer Maßnahmen, die einen wichtigen Beitrag zur Stärkung des Wirtschafts- und Logistikstandortes Deutschland leisten und deutsche Seehäfen im Wettbewerb im Verhältnis zu Konkurrenzstandorten stärken können.

Aktuelle Diskussionspunkte:**2.1 Tonnagesteuer**

Die Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr (Seeverkehrsleitlinien) aus dem Jahr 2004, (Mitteilung C(2004) 43 der Europäischen Kommission), die ihrem Wortlaut nach für Tätigkeiten im Bereich des Seeverkehrs, das heißt für die „Beförderung von Waren und Personen auf dem Seeweg“ gelten, bilden den Rahmen für die Tonnagesteuer. Sie ist keine Steuer im klassischen Sinne, sondern eine Methode zur Ermittlung der Besteuerungsgrundlage. Bei der Tonnagebesteuerung wird der Gewinn eines Schifffahrtsunternehmens pauschal nach der Größe des Schiffes ermittelt.

In mehreren Entscheidungen hat die Europäische Kommission die Anwendung der Tonnagebesteuerung auch auf Umschlagstätigkeiten als sog. Hilfstätigkeiten in verschiedenen Mitgliedstaaten für zulässig erachtet, wenn diese notwendig oder eng verbunden mit dem Seeverkehr sind. Hierzu gehören nach Auffassung der Europäischen Kommission das Be- und Entladen von Waren sowie die vorübergehende Lagerung von Waren und die Bereitstellung von Einrichtungen, Immobilien und Betriebsmitteln durch den Schiffseigentümer oder Charterer, die ausschließlich für diese Zwecke verwendet werden. Vertreter der Hafenwirtschaft, der maritimen Logistik, der Länder und der Gewerkschaft weisen darauf hin, dass die Anwendung der Tonnagebesteuerung in anderen Mitgliedstaaten auf Seeschifffahrtsunternehmen, die gleichzeitig auch im Logistiksektor tätig sind, zu Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des deutschen Hafenstandortes und zu Lasten unabhängiger Terminalbetreiber führen kann. VDR und ZVDS weisen darauf hin, dass dies bislang nicht anhand eines tatsächlichen Falls belegt worden sei.

Vorgeschlagene Maßnahme:

- Wie im Rahmen des 9. Hafenentwicklungsdialogs vorgetragen und vereinbart, wird erwogen, eine Arbeitsgruppe einzurichten, die sich mit

den Marktentwicklungen, der problematischen vertikalen Integration, den kartellrechtlichen Fragestellungen und der Tonnagesteuer befasst und Vorschläge für ein mögliches weiteres Vorgehen in Richtung EU machen soll.

2.2 Gruppenfreistellungsverordnung für Konsortien

Die EU-Gruppenfreistellungsverordnung (GVO), die den Zusammenschluss von Seeschifffahrtskonsortien ermöglicht, ist verlängert worden und läuft am 25. April 2024 aus. Die Gruppenfreistellungsverordnung ermöglicht es an sich konkurrierenden Linienschifffahrtsunternehmen, gemeinsame Liniendienste zu betreiben, gemeinsam Kapazitätsanpassungen entsprechend den Schwankungen von Angebot und Nachfrage vorzunehmen und Vereinbarungen über den gemeinsamen Betrieb oder die gemeinsame Nutzung von Hafenumschlagsanlagen und den dazugehörigen Leistungen zu treffen.

Der ZDS und ver.di fordern eine Abschaffung der EU-Gruppenfreistellung für Konsortien der Linienschifffahrt, da die Kommission bisher eine Anpassung der GVO abgelehnt hat. Die Gruppenfreistellung ermögliche einer Gruppe von Marktteilnehmern im Kartellrecht, Absprachen zu treffen, die einer anderen Gruppe von Teilnehmern am selben Markt (Hafen- und Hinterlandlogistik) verwehrt bleiben.

Ver.di führt an, dass die zunehmende Konsolidierung der Reedereien in nunmehr drei Allianzen einer oligopolen Struktur gleichkomme, die naturgemäß wettbewerbsverzerrend wirke und sich i. d. R. negativ für weitere Akteure entlang der Lieferketten und ihrer Beschäftigten auswirkt.

Nach Auffassung des Zentralverbandes Deutscher Schiffsmakler e.V. würde eine Einschränkung der Freistellung das gemeinsame Kapazitätenmanagement der Reedereien beenden. Dies würde letztlich zu weiteren Konsolidierungen führen, da nicht alle der verbleibenden Reedereien in der Lage seien, globale Netzwerke anzubieten, weil sie auf die gemeinsame Nutzung von Tonnage angewiesen seien.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

- Eine Arbeitsgruppe der Interessenvertreter erarbeitet auf Grundlage einer Bestandsaufnahme eine gemeinsame Position, die im Rahmen der nächsten Revision der Gruppenfreistellungsverordnung, frühzeitig bei der Europäischen Kommission eingebracht wird.

2.3 Einfuhrumsatzsteuer

Durch das Verfahren bei der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer bestand ein Wettbewerbsnachteil für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Frau Bundeskanzlerin Merkel hat sich bereits in der 11. Maritimen Konferenz dafür ausgesprochen, das Verfahren der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer und die Gewährung des damit zusammenhängenden Vorsteuerabzugs zu optimieren.

Mit dem Zweiten Corona-Steuerhilfegesetz wurde die Fälligkeit der Einfuhrumsatzsteuer (EUSt) im Sinne einer „großen Fristenlösung“ auf den 26. des zweiten auf die Einfuhr folgenden Monats und somit um circa 40 Tage verschoben. Dadurch ergibt sich ein Liquiditätseffekt für die Unternehmen und die Wettbewerbssituation deutscher Häfen, Lufthäfen und Logistikstandorte gegenüber den europäischen Mitbewerbern wird verbessert.

Die Umsetzung der Maßnahme seit dem 1. Dezember 2020 läuft bisher problemlos. Die Einführung eines Verrechnungsmodells wird angestrebt.

Vorgeschlagene Maßnahme:

- Der Bund arbeitet gemeinsam mit den Ländern auf die mittelfristige Einführung eines Verrechnungsmodells hin.

2.4 Transportwegkosten

Transportwegkosten (Kanalkosten, Hafengelder, Trassenpreise, LKW-Maut) sollten – auch im internationalen Vergleich – wettbewerbsfähig gehalten werden. Nach Auffassung des ZVDS werden 80 Prozent der Anlaufkosten aufgrund privatrechtlicher Verträge fällig.

2.5 Weitere ordnungspolitische Themen**• Verbandsklagerecht**

Auf Grundlage des europäischen Rechts sollte das Verbandsklagerecht einer kritischen Evaluierung unterzogen und auf EU-Ebene die Präklusion wieder eingeführt werden

• Wasserrahmenrichtlinie

Die Angemessenheit der EU-Rechtsgrundlagen für Planungs- und Genehmigungsprozesse, zum Beispiel im Bereich des Wasserrechts, soll im Hinblick auf zeitliche Abläufe, Anwendbarkeit und Rechtssicherheit überprüft werden.

III. Gute Arbeit sichern

Die mit der hafenabhängigen Wirtschaft verbundenen Arbeitsplätze sichern Kaufkraft und Wohlstand nicht nur an den Hafenstandorten, sondern entlang der gesamten Transport- und Wertschöpfungskette und somit im gesamten Bundesgebiet. Insbesondere bei der Begründung von öffentlichen Investitionen in maritime Infrastrukturen, zur Begründung politischer Prioritäten und zur Weiterentwicklung der Hafenpolitik, aber auch bei der Öffentlichkeitsarbeit sind Zahlen und verlässliche Informationen über die Beschäftigungswirkungen von Häfen und hafenabhängiger Wirtschaft von hoher Bedeutung.

Die generell zunehmende digitale Vernetzung entlang der Liefer- und Wertschöpfungskette, wie auch der wachsende Grad an Automatisierung in der Maritimen Wirtschaft, wirkt ganz konkret als Innovationstreiber. Hierdurch werden eine Fülle an neuen Produkten und effizienteren Dienstleistungen ermöglicht und Potenziale für Wertschöpfung und neue Beschäftigungskategorien erschlossen, die es auszunutzen gilt. Transformation, Digitalisierung und Automatisierung in den Häfen sowie der demografische Wandel werden Auswirkungen auf Berufsbilder, Arbeitsplätze und Beschäftigung in der maritimen Wirtschaft haben. Auf der einen Seite werden durch Digitalisierung und Automa-

tisierung traditionelle Tätigkeitsfelder entfallen, denen auf der anderen Seite neue fachlich anspruchsvolle Arbeitsplätze gegenüber stehen. Es bedarf deshalb gemeinsamer Anstrengungen aller Beteiligten (Bund, Länder, Tarifpartner und Unternehmen) mit dem Ziel, die Beschäftigungsbilanz des technologischen Wandels positiv zu gestalten und die Arbeitsplätze der Beschäftigten zu schützen und weiterzuentwickeln.

Der demografische Wandel wird in Deutschland in den kommenden Jahren ein zentrales Thema mit vielfältigen Herausforderungen für die deutschen Seehafenbetriebe und ihre Beschäftigten sein. Die Auswirkungen des demographischen Wandels werden durch Belastungen verschärft, die sich aus zunehmenden Anforderungen an Flexibilität etwa durch neu entstehende Peak-Situationen – verursacht u. a. durch die Schiffsgrößenentwicklung – ergeben. Hier gilt es die Chancen der Digitalisierung und Automatisierung zu nutzen, um Arbeitsplätze und Arbeitsorganisation im Hafen so zu entwickeln, dass gesunde, lebensphasenorientierte Arbeitszeitmodelle und alters-, alterns- und leistungsgerechte Arbeitsbedingungen möglich sind.

Die frühzeitige Einbeziehung der Mitbestimmungsträger in die Planung und Durchführung technologischer Innovationsprozesse wird empfohlen.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

- Alle Beteiligten (Bund, Länder, Tarifpartner und Unternehmen) fördern die Ausbildung, Weiterbildung und Qualifizierung von Arbeitskräften und stärken Bildungs- und Ausbildungssysteme sowie –einrichtungen; dem von den Sozialpartnern gemeinsam betriebenen maritimen kompetenzzentrum (ma-co) soll dabei eine wichtige Schlüsselrolle zukommen.
- Länder, Tarifpartner und Unternehmen fördern die Einrichtung neuer und den Ausbau bestehender Hochschuleinrichtungen zur Sicherung des technischen akademischen Nachwuchses in den Bereichen Wasserbau, Geotechnik und Schiffstechnik.

IV. Transformation ermöglichen

1. Strukturwandel gestalten

Energiewende und Kohleausstieg bewirken einen Strukturwandel, durch den der Umschlag fossiler Energieträger (v. a. Kohle und Ölprodukte) in den deutschen Häfen spürbar zurückgehen wird. Die Herausforderung für die Häfen besteht darin, diese Einbußen durch andere Geschäftsmodelle zu kompensieren, um Wertschöpfung in der Region zu erhalten. Mögliche Handlungsfelder sind etwa Ausrüstungs- und Versorgungsdienstleistungen für Offshore-Windparks (OW) einschließlich der Ansiedlung entsprechender Produktionsstandorte oder Dienstleister für OW-Komponenten sowie die Errichtung von LNG-Terminals sowie Produktions- und Versorgungsanlagen für andere alternative Treibstoffe.

In diesem Zusammenhang gilt ein besonderes Augenmerk der Anpassung bzw. Umrüstung vorhandener Energieinfrastrukturen. Der Import von Wasserstoff wird künftig eine bedeutende Rolle spielen. Neben der Wasserstoffproduktion in Elektrolyseanlagen wird die Errichtung von Importterminals und der Aufbau entsprechender Verteilstrukturen neue Wertschöpfungsprozesse in Gang setzen, idealerweise in Verbindung mit der Ansiedlung von Industrieunternehmen, die Wasserstoff bei ihren Produktionsprozessen verwenden.

Langfristig können Schiffe mit Brennstoffzellen sowie Fahrzeuge im Hafenbetrieb durch den Aufbau von Tankstellennetzen mit Wasserstoff versorgt werden. Auch der Hafenhinterlandverkehr lässt sich mit wasserstoffbetriebenen Binnenschiffen, Lkw oder Zügen ökologischer und klimafreundlicher gestalten. Der Aufbau eines Versorgungsnetzes erfordert eine aktive Zusammenarbeit von Bund, norddeutschen Bundesländern und Terminalbetreibern.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

- Umwidmung von Flächen und Anlagen, die aktuell für den Umschlag und die Lagerung fossiler Brennstoffe genutzt werden, erleichtern.
- Investitionen in Terminals und Verteilinfrastruktur für LNG-Versorgung erleichtern.
- Infrastruktur für und Nutzung von nachhaltigem Landstrom fördern.
- Forschung und Entwicklung von Wasserstofftechnologie in Seehäfen ansiedeln, die Häfen für den Handel mit und die Nutzung von Wasserstoff ausstatten und sonstige Dienstleister in die Entwicklung einbeziehen.
- Spezialfahrzeuge, die im Hafenumfeld eingesetzt werden, wie Portalhubwagen, Greifstapler und Zugmaschinen in die Förderprogramme für Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben einbeziehen.
- Regenerative Energieversorgung in Häfen voranbringen, insbesondere durch die Installation von Solaranlagen, sowie Windenergieanlagen im Hafenumfeld errichten und Offshore-Windparks anbinden.
- Vorhandene Abwärmepotenziale identifizieren und nutzen.
- Smart Grids schaffen.
- Strategische Partnerschaften zwischen den Häfen und Logistikzentren im Binnenland schließen.
- Finanzhilfen nach dem „Gesetz über Finanzhilfen des Bundes nach Artikel 104a Abs. 4 des Grundgesetzes an die Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen sowie Schleswig-Holstein für Seehäfen“ anpassen.

2. Flächenvorsorge und -entwicklung

Die Entwicklung der Häfen von reinen Umschlag- und Logistikbetrieben auch zu Industrie- und Gewerbestandorten setzt sich weiter fort. Neuan siedlungen hafenaffiner Industrie-, Gewerbe-

und Logistikunternehmen erfordern regelmäßig zusätzliche Flächen in den Häfen und im hafennahen Umfeld. Die Entwicklungsflächen müssen zahlreichen qualitativen Anforderungen gerecht werden und an eine leistungsfähige Infrastruktur zur verbrauchsnahe Versorgung mit nachhaltiger Energie angeschlossen werden.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

- Bei der Raumordnung, der Stadtentwicklung und der Bauleitplanung sind deshalb die spezifischen Anforderungen der Seehäfen auch künftig in besonderer Weise zu berücksichtigen.
- Die Seehäfen müssen sich als Motoren der wirtschaftlichen Entwicklung durch eine vorausschauende Flächenbevorratung für Umschlag, Logistik sowie hafenaffine Industrie- und Gewerbeansiedlung weiterhin wettbewerbsfähig aufstellen können.
- Raumbedeutsame Planungen, Vorhaben und Nutzungen sollten auf hafenaffine Unternehmen an gewerblich geprägten Hafestandorten Rücksicht nehmen.

3. Digitalisierung und Automatisierung

Das hohe Innovations- und Optimierungspotenzial in den komplexer werdenden Logistikprozessen auf den globalisierten Märkten rund um den Güterumschlag und die logistischen Abläufe in den Seehäfen und deren see- und landseitigen Verbindungen kann nur durch neue digitale Dienstleistungen und Prozessinnovationen sowie deren intelligente Verknüpfung miteinander umfassend genutzt werden. Das gilt nach wie vor.

Die Corona-Krise hat zu einer ungeahnten Beschleunigung entsprechender Digitalisierungsprozesse und zu stetig steigender Akzeptanz bei den beteiligten Akteuren geführt. In diesem Zusammenhang hat die International Association of Ports and Harbors gemeinsam mit anderen Verbänden im Juni 2020 gefordert, schnellstmöglich eine

branchenweite Digitalisierung voranzutreiben, u. a. über eine flächendeckende Abdeckung durch und Weiterentwicklung von Port Community Systemen.

Um die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen und des Wirtschaftsstandortes Deutschland insgesamt auch in der Zukunft zu sichern und auszubauen, ist es daher von elementarer Bedeutung, sich den Herausforderungen und Chancen der Digitalisierung und Automatisierung verstärkt zu stellen und alle Akteure aus Häfen, Hafenwirtschaft, Schifffahrt und Logistik in diesem Prozess weiter zu unterstützen. Hierbei sind auch die sozialen Aspekte von Digitalisierungs- und Automatisierungsprozessen zu betrachten.

Nur wenn die Informationen umfassend, transparent und für alle Beteiligten zur Verfügung stehen, können weitere Optimierungspotenziale in der Hafentechnik und den Logistikprozessen generiert werden. Dazu sind auch die technischen Voraussetzungen für flächendeckende, auch das deutsche Küstenmeer umfassende, Netzverbindungen erforderlich.

Auf Bundes- und Länderebene gibt es bereits eine Vielzahl von Aktivitäten und Projekten mit unterschiedlichem Fokus und unterschiedlicher Reichweite, mit denen der Prozess der weiteren Digitalisierung und Automatisierung befördert werden soll.

Der Bund setzt seine Förderung innovativer Hafentechnologien mit den am 1. Januar 2021 in Kraft getretenen Förderrichtlinien „Innovative Hafentechnologien (IHATEC II)“ und „Digitale Testfelder in Häfen (DigiTest)“ fort. Während mit IHATEC II das erfolgreiche IHATEC-Programm zur Förderung von Projektaktivitäten, die zu einer Verbesserung der digitalen Infrastruktur und einer stärkeren Nutzung von IT in den Seehäfen beitragen sollen, fortgeführt wird, profitieren von DigiTest Projekte zur Erprobung von Innovationen der Logistik 4.0

in den Bereichen Verkehrsmanagement, autonomes und automatisiertes Fahren, Digitalisierung in den Lieferketten und Administration auch in Synergie mit der Förderprogramm IHATEC II.

Die deutlich erweiterten Förderoptionen sind ein wichtiges Signal und unterstreichen die Zielrichtung, die Spitzenposition der deutschen Häfen bei der Digitalisierung von hafenspezifischen und logistischen Prozessen weiter ausbauen zu wollen.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

- Häfen an Breitbandnetze anbinden sowie Netzausbau innerhalb der Hafenbereiche in Verbindung mit einer Netzabdeckung im Bereich des deutschen Küstenmeeres voranbringen.
- Organisatorische, technische und rechtliche Fragen im Hinblick auf IT-Sicherheit sowie Datenzugriffs- und -austauschrechte gezielt angehen. Prüfung und Anpassung des rechtlichen Rahmens dahingehend, dass sich die positiven Wirkungen der Digitalisierung entfalten können.
- Entlastung insbesondere von klein- und mittelständisch geprägten Unternehmen hinsichtlich der Digitalisierungskosten durch geeignete Förderinstrumente.
- Förderung der Vernetzung von allen Akteuren auf Land- und Schiffseite – Häfen, Unternehmen, Schiffe und vor- bzw. nachgelagerte Akteure im Hinterland, ggf. auf Grundlage vorhandener Systeme.
- Der Bund setzt seine Förderung von Hafentechnologien fort.
- Digitale Infrastruktur, digitalisierte Abläufe und Personal in allen Teilen der öffentlichen Verwaltung, die mit dem Güter- und Personenverkehr befasst sind (z. B. Zoll, Steuerbehörden, Gesundheitsämter, Arbeitsschutz), an bestehende Standards anpassen und in bestehende Plattformlösungen einfügen.

V. Handlungsoptionen und Empfehlungen

Das BMVI erarbeitet gemeinsam mit der Wirtschaft und den Ländern eine neue Strategie für die Häfen als Leitfaden für die Hafenpolitik des Bundes, dabei werden die Maßnahmen geprüft und unter der Voraussetzung zur Verfügung stehender Haushaltsmittel berücksichtigt.

Als strategische Leitfäden des Bundes haben die Nationalen Hafenkonzepte von 2009 und 2015 zum Erfolg der deutschen See- und Binnenhäfen beigetragen, indem sie allen Akteuren eine verlässliche Grundlage für das politische und wirtschaftliche Handeln gegeben haben.

Das Nationale Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen 2015 ist ein auf zehn Jahre angelegter strategischer Leitfaden für die Hafenpolitik. Die Berichterstattung zur Umsetzung der Maßnahmen zeigt, dass Bund, Länder und Hafenwirtschaft einen großen Teil davon umgesetzt haben bzw. die Maßnahmen sich in der Umsetzung befinden.

Eine Vielzahl von Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzepts beinhaltet Daueraufgaben. Substanzerhalt und Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur mit Blick auf die Häfen können etwa nur dann erreicht werden, wenn die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur bzw. die Erhöhung der Haushaltsmittel langfristig sichergestellt wird. Diese Daueraufgaben sollten neben einer Konzeption zum Umgang mit neuen Herausforderungen der Häfen Eingang in gemeinsame neue strategische Überlegungen von Bund, Ländern, Hafenwirtschaft und Sozialpartnern finden.

Eckpunkte für eine neue Hafenstrategie des Bundes unter Vorbehalt der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel:

- Bedarfsgerechter Ausbau und Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur,
- Weitere Verbesserung und Förderung von Umwelt- und Klimaschutz in den Häfen,
- Digitalisierung und Netzausbau voranbringen,
- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts Deutschland (Kosten, Qualität, Produktivität in Wirtschafts- und Verwaltungsabläufen),
- Innovationen vorantreiben und weiterentwickeln,
- Ausbildung und Beschäftigung stärken.

Gemeinsam werden wir die deutschen Seehäfen im Wettbewerb stärken, gute Arbeit sichern und Transformation ermöglichen.

