

MARITIME WIRTSCHAFT – LEBENSADER IM WELTHANDEL

**VON DER BANANE BIS ZUM
COMPUTER: OHNE DEN
INTERNATIONALEN SCHIFFS-
VERKEHR HERRSCHTE BEI
GÜTERVERSORGUNG UND
WELTWIRTSCHAFT EBBE**

Leere Regale – kein Mehl, keine Nudeln, kein Toilettenpapier. Lieferengpässe bei Laptops und Handys. Auf einen Schlag wurde im März 2020 jedem Einzelnen im täglichen Leben die Bedeutung nahtloser Lieferketten für einen reibungslosen Waren- und Güterverkehr klar vor Augen geführt. In einer globalisierten Welt mit freiem Handel gelten leistungsfähige Häfen und eine effiziente Schifffahrt als selbstverständlich. Doch wie kostbar vermeintliche Selbstverständlichkeiten sind, wird oft erst deutlich, wenn sie bedroht sind. Auch die tagelange Havarie der „Ever Given“ im Suezkanal hat einmal mehr aufgezeigt, wie abhängig der Handel von freien Seewegen ist und wie sensibel der weltweite Schiffsverkehr auf Störungen reagiert. Stillstand auf See heißt auch Stillstand an Land.

Allen Unwägbarkeiten zum Trotz hat die Schifffahrt die Versorgung während der Pandemie immer gesichert, mit Energie und Rohstoffen für die Industrie und mit Konsumgütern für die Menschen – von der Banane bis zum Computer.

Umso größer ist die Leistung einzuschätzen, die dahintersteckt. Der Handel zwischen den wichtigsten Wirtschaftsregionen der Welt – Ostasien, Europa und Nordamerika – wird zum großen Teil per Schiff abgewickelt. Zwei Drittel der deutschen Exporte verlassen über den Seeweg das Land. Im interkontinentalen Warenverkehr sind es sogar mehr als 90 %. Ein Drittel der Containerschiffe weltweit gehört deutschen Reedern. Deutsche Häfen haben sich während der Pandemie als wahre Logistikmeister erwiesen. Sie sind leistungsstarke Umschlagzentren nationaler, europäischer und globaler Produkte – von der Ananas bis zur Zylinderkopfdichtung.





Damit ist die maritime Wirtschaft eine der tragenden Säulen des Wirtschaftsstandortes Deutschland. Im- und Export, wesentliche Teile der Wirtschaftsleistung sowie die führende Stellung als Industrie- und Handelsnation in der Welt hängen direkt und indirekt von einer funktionstüchtigen und leistungsfähigen maritimen Wirtschaft ab. Als Industrie- und Exportnation ist Deutschland ohne eine verlässliche See- und Binnenschifffahrt nicht denkbar. Schiffbau, Schifffahrt und Schifffahrtswege, Häfen und Logistik, Meerestechnik, Forschung und Entwicklung, Fragen der Energiegewinnung und des Energieverbrauchs sowie maritime Dienstleistungen greifen nahtlos ineinander und sorgen für einen reibungslosen Transport von Waren, Gütern und Menschen.

DIE MARITIME WIRTSCHAFT SICHERT ARBEITSPLÄTZE UND WERTSCHÖPFUNG IN DEUTSCHLAND

Erstmals hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie wissenschaftlich fundiert die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der maritimen Branche ermitteln lassen. Zentrale Fragen waren unter anderem: Wo liegen die Stärken der maritimen Wirtschaft in Deutschland und wie wichtig ist es, dass sie nach der Corona-Pandemie zu ihrer alten Stärke zurückfindet?

Die am 10. Mai 2021 veröffentlichte Studie „Maritime Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland“ im Auftrag des Bundeswirtschafts-

ministeriums wurde von einem Konsortium bestehend aus dem Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), dem Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen (Fraunhofer CML), Economic Trends Research (ETR) und DIW Econ durchgeführt. Die Analyse umfasst alle maritimen Teilbranchen, unter anderem Schiffbau, Schifffahrt, Offshore Windenergie, aber auch Häfen oder Fischerei und zeigt die Wirkung auf die gesamte Wertschöpfung. Eines der Ergebnisse: Die Maritime Wirtschaft sicherte in Deutschland 2018 insgesamt circa 450.000 Arbeitsplätze mit einer Wertschöpfung von rund 30 Milliarden Euro bei einem Umsatz von rund 87 Milliarden Euro.

Ein deutliches Bild des maritimen Standorts Deutschland zeichnen auch die in der Studie herausgearbeiteten Multiplikatoreffekte. Für die Beschäftigung ermittelte die Studie einen Multiplikatoreffekt von 2,3. Das heißt, 100 Arbeitsplätze in der maritimen Wirtschaft sichern weitere 130 Arbeitsplätze in Deutschland. Für die Wertschöpfung liegt dieser Effekt der Studie zufolge bei 2,5. Zum Vergleich: In der Automobilwirtschaft liegt der Beschäftigungseffekt bei 2,5 und der Wertschöpfungseffekt bei 2,1. Die Multiplikatoreffekte der Luftfahrt entsprechen bei der Beschäftigung 2,6 und bei der Wertschöpfung 2,5. —>

JEDES DRITTE CONTAINERSCHIFF WELTWEIT GEHÖRT DEUTSCHEN REEDERN.

IN KÜRZE

Rund 450.000 Arbeitsplätze sichert die Maritime Wirtschaft in Deutschland.

„DEUTSCHLAND IST VORREITER MARITIMER TECHNOLOGIEN. HIER LIEGT AUCH IN ZUKUNFT DER SCHLÜSSEL FÜR DEN ERFOLG.“

PETER ALTMAIER, BUNDESMINISTER FÜR WIRTSCHAFT UND ENERGIE



Kreuzfahrtschiffe bis 2023/2024 aus. Und die Konkurrenz schläft derweil nicht. China will sein erstes Kreuzfahrtschiff im Jahr 2023 vorstellen.

Umso wichtiger ist daher die aktive Gestaltung des Neustarts der maritimen Branche nach der Corona-Pandemie, um Wertschöpfung und Beschäftigung – insbesondere in strukturschwachen Regionen – zu sichern.

HIGH-TECH FÜR KLIMA UND UMWELT STATT ÖL UND SCHMIERE

Wirtschaftliche Leistungskraft und Klimaschutz dürfen sich nicht ausschließen – das gilt auch für die maritime Wirtschaft. Der Anteil der maritimen Schifffahrt am weltweiten CO₂-Ausstoß liegt bei zwei bis 3%. Erste Zielmarke ist eine emissionsfreie Schifffahrt bis 2030. Ziel ist eine komplett schadstofffreie Schifffahrt bis 2050. Auf der 12. Nationalen Maritimen Konferenz am 10. und 11. Mai 2021, die das Bundeswirtschaftsministerium mit den Mitgastgebern Mecklenburg-Vorpommern und der Hanse- und Universitätsstadt Rostock veranstaltet hat, wurde die Realisierung des ersten emissionsfreien Kreuzfahrtschiffs schon bis 2030 gefordert. Dies wäre ein Meilenstein für die Schifffahrt der Zukunft.

Wie kann dieses Ziel erreicht werden? Derzeit setzt die maritime Schifffahrt auf LNG (Liquid Natural Gas) als Brückentechnologie. Gemessen an den Entwicklungszyklen in der Schifffahrt ist das bisherige Umsetzungstempo erstaunlich. Insbesondere die Kreuzschifffahrt, die jedoch nur ein Prozent des weltweiten Schiffverkehrs ausmacht, setzt auf LNG. Nun müssen auch die anderen 99% der Schifffahrt nachziehen. Der Anfang ist gemacht.

Die Dynamik bei der Forschung und Entwicklung synthetischer Kraftstoffe hat insgesamt →

DEUTSCHLANDS MARITIME STÄRKE LIEGT IM SPEZIALSCHIFFBAU

Deutsche Werften sind Weltmarktführer im Spezialschiffbau, unter anderem auch beim Bau von Yachten und Forschungsschiffen. 95% aller Kreuzfahrtschiffe wurden bislang in Europa bestellt, allein die Hälfte davon wurde vor der Corona-Pandemie auf deutschen Werften gebaut. Die Wertschöpfung eines in Deutschland gebauten Schiffs wird zu 70 bis 80% von der national ansässigen mittelständischen Zulieferindustrie erbracht. Der Kreuzfahrtschiffbau mit der Zulieferindustrie ist daher von den Folgen der Pandemie am stärksten betroffen.

Der Schiffbau in Deutschland, insbesondere der hochspezialisierte Kreuzfahrtschiffbau, steht aufgrund der Reiseausfälle vor einer unsicheren Zukunft. Vor der Corona-Pandemie konnte sich der deutsche wie auch der europäische Schiffbau durch die erfolgreiche Konzentration auf High-Tech-Segmente von der schwachen Weltkonjunktur im Schiffbau abkoppeln. Rein rechnerisch reichte das europäische Auftragsbuch vor der Corona-Pandemie für eine Auslastung über mehr als vier Jahre – deutlich länger als bei den Wettbewerbern aus China, Korea oder Japan mit rund zwei Jahren. Doch Corona hat einen Riss in den Auftragsbüchern verursacht. Die Branche in Deutschland geht derzeit von einem Ausbleiben von Neubaufträgen für

IN KÜRZE

Mittelständische Zulieferer tragen 70–80% zur Wertschöpfung im Schiffbau bei.

WORTMELDUNG

„WIRTSCHAFT
BRAUCHT MEER.“

Wir brauchen mehr denn je eine gemeinsame maritime Vision. Frankreich und Deutschland teilen dieses Ziel ganz klar. Die Krise zeigt: Die maritime Wirtschaft ist aufgrund des Warenverkehrs und des Transports von Medizingütern lebensnotwendig. Hinsichtlich Wirtschaft, Energie und Nahrungsmittel geht es für die Zukunft der EU nicht ohne maritime Entwicklung, denn ein zunehmender Anteil dieser Produktionszweige wird vom Land aufs Meer verlagert werden. In allen europäischen Instanzen muss regelmäßig an diese Abhängigkeit erinnert werden. Wir brauchen eine starke und ehrgeizig integrierte europäische Politik! Europa muss sich als maritime Macht verstehen – wirtschaftlich, wissenschaftlich und militärisch. Die deutsche EU-Ratspräsidentschaft hat die europäische maritime Agenda vorangebracht, insbesondere in den Bereichen Meeresenergie, grünere Häfen und grünerer Seeverkehr.

Im ersten Halbjahr 2022 wird Frankreich die Präsidentschaft übernehmen. Vier Themen sind zentral:

- Schaffung eines europäischen maritimen Raumes mit hohen Sozial- und Umweltstandards
- Schutz der maritimen Autonomie Europas
- Ausbau von Innovationen
- Erneuerung der europäischen Fischereipolitik unter Post-Brexit-Bedingungen zur Positionierung europäischer Unternehmen auf den Leitmärkten.

Für die maritime Politik stehen folgende Herausforderungen auf der Agenda: die Bekämpfung der Wasserverschmutzung in Europa, die CO₂-Neutralität im Seeverkehr und die Sicherung des Seeverkehrs und der europäischen Autonomie.

Außerdem muss Europa den jungen Generationen eine positive und konstruktive Botschaft für die Zukunft vermitteln: Schiffbauindustrie und Handelsmarine sind herausragende Industriezweige sowie Teil des ökologischen Wandels – mit Arbeitsplätzen zu Lande und zu Wasser. Gleichzeitig muss Europa eine Referenz für den Schiffbau der Zukunft werden, Häfen in Räume für Innovationen, Wertschöpfung und grüne Energie verwandeln, die Zukunft des Fischfangs sichern sowie die Aquakultur voranbringen. Und all das zu fairen Wettbewerbsbedingungen.

Für eine ehrgeizige maritime Politik in Europa bedarf es einer guten Governance. Dies ist entscheidend angesichts der globalen Herausforderungen im Bereich der Meere.

Schutz und nachhaltige Bewirtschaftung der Meere benötigen sowohl eine supranationale Vision als auch eine gebietsbezogene Governance. Die Schaffung des französischen Ministeriums für Meeresangelegenheiten ist unsere Antwort hierauf.

Wir brauchen eine integrative und planerische Vision für das Meer. Ich setze mich für ein Gleichgewicht zwischen Nutzen und Nutzern, Schöpfung und Wertschöpfung ein. Zum Beispiel bei erneuerbaren Meeresenergien: Hier handelt es sich vorrangig um territoriale Projekte, Abstimmung ist hier unabdingbar.

Mit 11 Millionen km² verfügt Frankreich über das größte Meeresgebiet in Europa und das zweitgrößte weltweit. Frankreich ist in drei Weltmeeren präsent. Die blaue Wirtschaft stellt ohne Tourismus 300.000 direkte Arbeitsplätze und steht für eine Wertschöpfung von 69 Milliarden Euro. Für den weiteren Ausbau dieses Wirtschaftszweiges braucht es Seeleute, Schiffe, Industrie und Innovationen. Zur Stärkung des maritimen Wirtschaftsstandortes will die französische Regierung bis zum Sommer an der Wettbewerbsfähigkeit der französischen Flagge arbeiten.

Doch die Planung konkreter Maßnahmen gelingt nur in Kenntnis des maritimen Umfelds. Vieles ist aber noch unbekannt: 90% der Tiefsee sind noch nicht kartografiert. 20% unserer Fischbestände werden ohne grundlegendes Wissen und Evaluierung bewirtschaftet. Bestehendes und neues Wissen muss in den Dienst des Fortschritts für die Unternehmen und Menschen gestellt werden, die vom Meer leben. Forschung setzt Kooperation voraus. Nur kooperativ werden wir unsere Ressourcen umweltfreundlich nutzen können.

Abschließend möchte ich unseren Wunsch nach Zusammenarbeit mit Deutschland unter einer zweifachen Prämisse unterstreichen: dem Schutz der Meere – unserem gemeinsamen Gut – und dem Aufbau einer gesunden, dynamischen und weltweit wettbewerbsfähigen maritimen Wirtschaft in Europa. Arbeiten wir gemeinsam daran!



ANNICK GIRARDIN

Französische Ministerin für Meeresangelegenheiten, anlässlich der 12. Nationalen Maritimen Konferenz in Rostock

Erstmals digital und virtuell: Die 12. Nationale Maritime Konferenz unter dem Motto „Wirtschaft braucht MEER“. In sechs Fachforen diskutierten rund 1.200 TeilnehmerInnen Fragen von heute und morgen.



deutlich zugenommen. In den Startlöchern stehen bereits weitere umwelt- und klimafreundliche Kraftstoffe, wie Methanol, Ammoniak und grüner Wasserstoff aus erneuerbaren Energien. Vor allem Wasserstoff gilt als Schlüsseltechnologie der Energiewende. Mit der nationalen Wasserstoffstrategie hat die Bundesregierung die Weichen gestellt. Das Null-Emissionen-Schiff rückt damit in greifbare Nähe. Doch ohne Strom kein Wasserstoff – der Offshore-Windenergie wird daher eine zentrale Rolle bei der Wasserstoffgewinnung zukommen.

KLIMASCHUTZ: VON NULL-EMISSIONEN- SCHIFFEN BIS ZU SAUBEREN „GRÜNEN“ HÄFEN

Zu einer schadstofffreien Schifffahrt gehört mehr als erneuerbare Schiffs-kraftstoffe. Auch die Versorgung von Schiffen während ihrer Hafenliegezeiten mit Energie soll die Häfen der Zukunft sicherer und sauberer machen. Statt von Dieselgeneratoren aus dem Schiff kommt der Strom künftig aus erneuerbaren nachhaltigen Quellen von Land. Der Bund hat dafür die Bundesländer – Küsten- wie Binnenländer – mit der Förderung von Investitionen in Landstromanlagen unterstützt. Das Echo darauf war breit. So konnte anlässlich der 12. Nationalen Maritimen Konferenz in Rostock-Warnemünde die

bislang größte Landstromanlage Europas in Betrieb genommen werden. Doch Klimaschutz geht nicht im Alleingang, Klimaschutz ist Teamplay. Der nationalen Initiative soll daher eine EU-weite Landstrom-Initiative folgen.

Auch die Digitalisierung spielt im Klimaschutz eine tragende Rolle. Nur wenige Logistikprozesse und -infrastrukturen sind so innovativ wie die der Hafenvirtschaft in Deutschland. Der Bund hat dabei mit dem Förderprogramm für Innovative Hafentechnologien (IHATEC) zur digitalen Ertüchtigung von See- und Binnenhäfen Impulse gesetzt. Das macht den Verkehrsträger Schiff und die Logistik nicht nur schneller und effizienter, sondern verbessert gleichzeitig Umwelt und Klima.

DIE ZUKUNFT LIEGT IM MEER – MEERES- TECHNIK IST WACHSTUMSBRANCHE

Die Meerestechnik als eine Teilbranche der maritimen Wirtschaft bündelt verschiedene industrielle und technische Disziplinen und liefert innovative sowie umweltfreundliche Lösungen zur nachhaltigen Nutzung der Meeresräume. Sie entwickelt, produziert und verwendet Technologien zur Erforschung, zum Schutz und zur nachhaltigen Nutzung der Meere. Damit gehört sie zu den maritimen Wachstumsfeldern und gilt als ein dynamischer und innovativer Bereich mit hoher Leistungsfähigkeit. Dies gilt vor allem auf den Gebieten der Offshore-Technik zur Öl- und Gasgewinnung und der

IN KÜRZE

Investitionen in Landstromanlagen: Klimaschutz geht nicht im Alleingang, sondern ist „Teamplay“ – auch in Europa

NATIONALE MARITIME KONFERENZ 2021

FACHFOREN

In insgesamt sechs Fachforen erarbeiteten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer Positionen über die Herausforderungen der gesamten maritimen Branche: 1. „Maritime Sicherheit, Marine und Schlüsseltechnologien“, 2. „Offshore-Windenergie“, 3. „Die Schifffahrt als Garant für den Wirtschaftsstandort Deutschland in Europa und der Welt“, 4. Meerestechnik: „Nachhaltige Nutzung der Meere“, 5. Schiffbau: „Aufträge und Beschäftigung im Heute und für das Morgen sichern“ und 6. „Deutsche Seehäfen im Wettbewerb stärken, gute Arbeit sichern und Transformation ermöglichen“.

HOCHRANGIGE NATIONALE TEILNEHMERINNEN UND TEILNEHMER

Neben Bundeskanzlerin Angela Merkel und Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier nahmen unter anderen auch die Bundesminister Annegret Kramp-Karrenbauer und Andreas Scheuer sowie die Ministerpräsidentin des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern, Manuela Schwesig, und der Oberbürgermeister der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Claus Ruhe Madsen, teil.

INTERNATIONALE UND EUROPÄISCHE VERTRETERINNEN UND VERTRETER

Die Anwesenheit zahlreicher internationaler Gäste – unter anderem des Generalsekretärs der Internationalen Schifffahrtsorganisation IMO (International Maritime Organization), Kitack Lim, sowie von Vertreterinnen und Vertretern europäischer Mitgliedstaaten sowie der EU-Kommission – unterstrich die große Bedeutung Europas für die maritime Branche. Besondere Akzente setzten in diesem Sinne Seine Königliche Hoheit Haakon von Norwegen, die französische Ministerin für Meeresangelegenheiten, Annick Girardin, und die niederländische Ministerin für Infrastruktur und Wasserwirtschaft, Cora van Nieuwenhuizen-Wijbenga.

Offshore-Windenergie, der Meeresenergie, der Fischerei und Marikultur, des Küstenschutzes sowie der Technologien für Infrastrukturen des maritimen Transports. Für weitere Bereiche wie die Unterwassertechnik und die zivile maritime Sicherheitstechnik oder für Verfahren zur Gewinnung von mineralischen Rohstoffen am Meeresboden bestehen ebenfalls gute Marktaussichten.

Deutsche meerestechnische Unternehmen haben bislang insgesamt nur einen geringen Weltmarktanteil, besitzen aber erhebliches Know-how und Innovationspotenzial. Dieses wird aufgrund steigender technischer Anforderungen, wie Öl- und Gasbohrungen in größeren Meerestiefen, immer wichtiger. Der Anteil an kleinen und mittleren Unternehmen ist in der meerestechnischen Branche besonders hoch. Diese Unternehmen entfalten zwar in ihren Nischenbereichen eine hohe Dynamik, haben jedoch bislang kaum Chancen, in anderen Marktsegmenten erfolgreich zu sein. Denn viele Märkte sind abgeschottet oder kleine Unternehmen

können oft keine anwenderfreundlichen Gesamtlösungen anbieten. Die Bundesregierung arbeitet hier weiterhin gemeinsam mit der Branche an neuen Konzepten, um diese Defizite anzugehen.

DAS FLAGGSCHIFF – DIE 12. NATIONALE MARITIME KONFERENZ „WIRTSCHAFT BRAUCHT MEER“

Seit dem Jahr 2000 lädt die Bundesregierung alle zwei Jahre zur Nationalen Maritimen Konferenz unter der Schirmherrschaft der Bundeskanzlerin ein. Die Konferenzreihe ist Teil der Anstrengungen der Bundesregierung, durch aufeinander abgestimmte Maßnahmen die internationale Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands als maritimen Standort für Unternehmen im Schiffbau, in der Seeschifffahrt, der Hafenwirtschaft, der maritimen Zulieferindustrie und der Meerestechnik zu stärken sowie die Ziele einer nachhaltigen maritimen Wirtschaftspolitik national, europäisch und international voranzutreiben.

Die diesjährige Nationale Maritime Konferenz unter dem Motto „Wirtschaft braucht MEER“ fand erstmalig digital statt. Die Konferenz war zugleich Rückschau und Ausblick auf die Bedeutung der maritimen Wirtschaft und ihren Anteil am technologischen, ökonomischen und ökologischen Fortschritt. Anknüpfend an das Motto „Wirtschaft braucht MEER“ ging es um die maritime Wertschöpfung in Deutschland, die besondere Bedeutung von Forschung, Entwicklung und Innovation für eine maritime europäische Technologieführerschaft sowie um Maßnahmen für Umwelt und Klimaschutz für eine maritime Energiewende. Über 1.200 hochrangige Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Wirtschaft, Gewerkschaften, Wissenschaft und gesellschaftlichen Gruppen diskutierten am 10. und 11. Mai 2021 überwiegend virtuell in verschiedenen Fachforen. —

KONTAKT

BIRGA KÖHLER

Referat: Maritime Wirtschaft, Geschäftsstelle des Koordinators für die Maritime Wirtschaft, IVD1

schlaglichter@bmwi.bund.de