



Bundesministerium  
für Wirtschaft  
und Klimaschutz

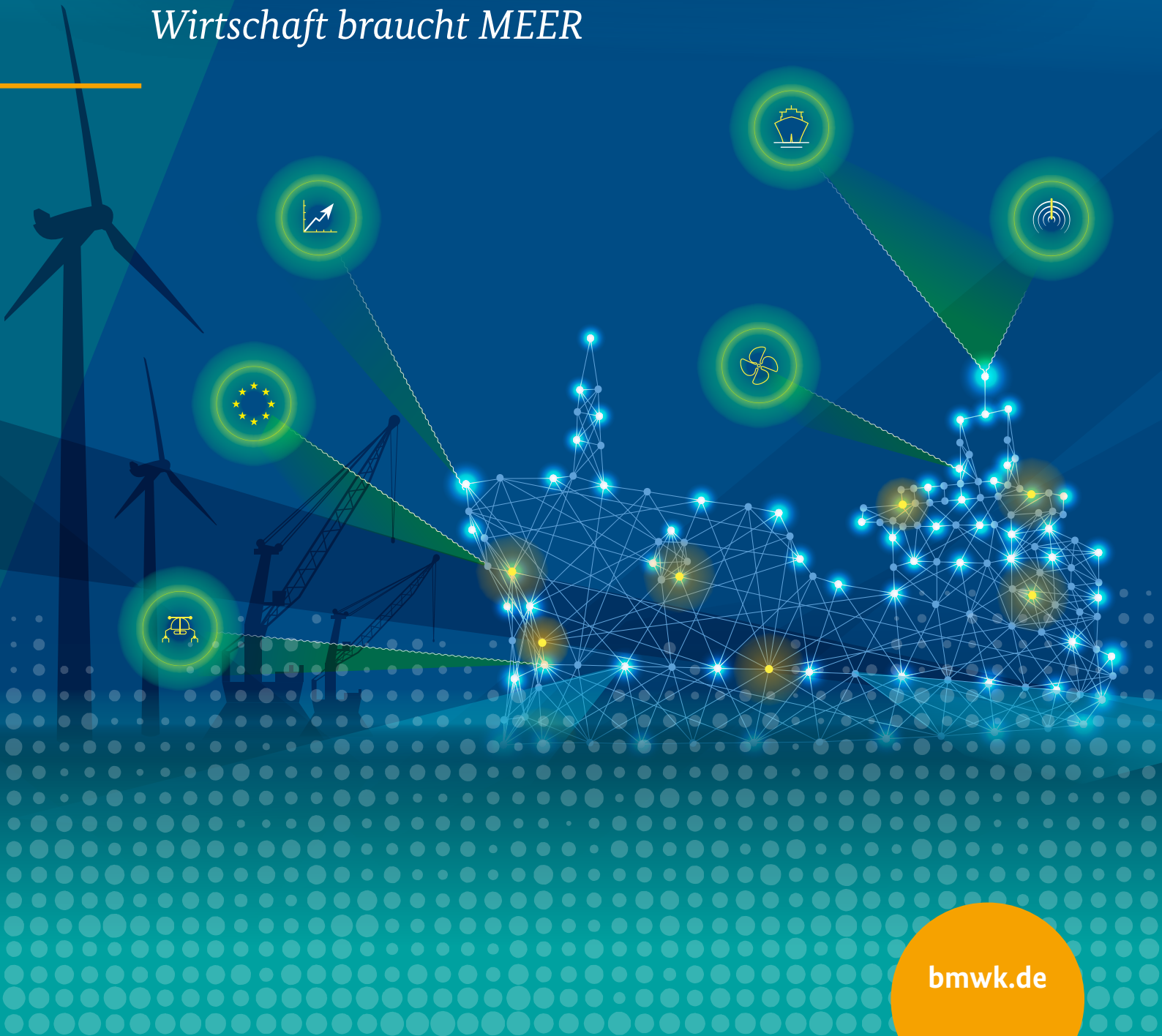


Nationale Maritime Konferenz

*Dokumentation*

# 12. Nationale Maritime Konferenz

*Wirtschaft braucht MEER*



[bmwk.de](http://bmwk.de)

## **Impressum**

### **Herausgeber**

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK)  
Öffentlichkeitsarbeit  
11019 Berlin  
www.bmwk.de

### **Stand**

Dezember 2021

Diese Broschüre wird ausschließlich als Download angeboten.

### **Gestaltung**

PRpetuum GmbH, 80801 München

### **Bildnachweis**

Medienbüro am Reichstag / S. 2  
BMWK/Bildkraftwerk/Weiler / S. 12, 15, 18, 49  
Jørgen Gonnæs, the Royal Court / S. 20  
Bundesregierung/Jesco Denzel / S. 23  
BPA/Steffen Kugler / S. 26  
Tobias Koch/Bundeswehr / S. 35  
Daniel Biskup / S. 39  
Dicom Francis Pellier / S. 42

### **Branchenforen:**

BMWK/Bildkraftwerk/Weiler / S. 53, 61, 70, 84, 94, 102

### **Zentraler Bestellservice für Publikationen der Bundesregierung:**

E-Mail: [publikationen@bundesregierung.de](mailto:publikationen@bundesregierung.de)

Telefon: 030 182722721

Bestellfax: 030 18102722721

Diese Publikation wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit herausgegeben. Die Publikation wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt. Sie darf nicht zur Wahlwerbung politischer Parteien oder Gruppen eingesetzt werden.



# Inhaltsverzeichnis

12. Nationale Maritime Konferenz	
<i>Wirtschaft braucht MEER</i> .....	2
Programm .....	3
<b>Begrüßung/Grußworte/Reden/Impulse</b> .....	<b>12</b>
Begrüßung: Norbert Brackmann.....	12
Grußwort: Manuela Schwesig.....	15
Grußwort: Claus Ruhe Madsen.....	18
Rede: Seine Königliche Hoheit Kronprinz Haakon von Norwegen.....	20
Rede der Schirmherrin: Dr. Angela Merkel.....	23
Impuls: Peter Altmaier.....	26
Impuls: Cora van Nieuwenhuizen-Wijbenga.....	29
Impuls: Kerstin Jorna.....	32
Impuls: Annegret Kramp-Karrenbauer.....	35
Perspektivimpuls: Andreas Scheuer.....	39
Impuls: Annick Girardin.....	42
Rede: Kitack Lim.....	45
<b>Maritimer Ausblick</b> .....	<b>48</b>
<b>Positionspapiere der Branchenforen</b> .....	<b>52</b>
FORUM „Maritime Sicherheit, Marine und Schlüsseltechnologien“.....	53
FORUM Offshore Windenergie „Mit Windenergie auf See für mehr Klimaschutz und ein nachhaltiges & sicheres Energieversorgungssystem“.....	61
FORUM „Die Schifffahrt als Garant für den Wirtschaftsstandort Deutschland in Europa und der Welt“.....	70
FORUM Meerestechnik: „Nachhaltige Nutzung der Meere“.....	84
FORUM Schiffbau „Aufträge und Beschäftigung im Heute und für das Morgen sichern“.....	94
FORUM „Deutsche Seehäfen im Wettbewerb stärken, gute Arbeit sichern und Transformation ermöglichen“.....	102
<b>Übersicht aller bisherigen Nationalen Maritimen Konferenzen</b> .....	<b>113</b>

# 12. Nationale Maritime Konferenz

## *Wirtschaft braucht MEER*



Sehr geehrte Konferenzteilnehmerinnen und Konferenzteilnehmer,

liebe Leserinnen und Leser,

die Nationale Maritime Konferenz war, obwohl sie in diesem Jahr zum 12. Mal stattfand, eine Premiere. Diesen Satz haben Sie auch bereits in der Dokumentation zur 11. Nationalen Maritimen Konferenz lesen können. Und doch ist es so: Nachdem wir 2019 zum ersten Mal eine NMK in einem Binnenland ausgerichtet haben, hat 2021 nun die erste rein digitale Nationale Maritime Konferenz stattgefunden. Zugegebenermaßen nicht ganz freiwillig und streckenweise von reichlich Skepsis begleitet. Ein Branchentreffen, bei dem man sich nicht trifft und kein Austausch möglich ist? Wie sollte das gelingen. Aber Corona ließ uns keine andere Wahl. Eine Absage kam jedenfalls nicht in Frage. Und so haben sich alle, das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie als Veranstalter, aber auch die gesamte maritime Branche, auf dieses Abenteuer eingelassen. Unter dem Motto „Wirtschaft braucht Meer“ haben wir an zwei Tagen aus dem Kreuzfahrtterminal in Rostock-Warnemünde Gesprächsrunden, Reden und Vorträge als Live-stream auf über 1.200 Bildschirme in ganz Deutschland gebracht. Neben viel fachlichem Input und manchem kontroversen Diskurs über die Herausforderungen und Chancen in der maritimen Branche, habe ich mich besonders über die Beteiligung

hochrangiger Rednerinnen und Redner und Impulsgeberinnen und -geber gefreut. Neben der Schirmherrin, Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel, haben sich gleich drei Bundesminister zu Wort gemeldet. Der Bundesminister für Wirtschaft und Energie, Peter Altmaier, und der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Andreas Scheuer, sowie die Bundesministerin der Verteidigung, Annegret Kramp-Karrenbauer. Erstmals war nämlich auch die Marine wieder mit einem eigenen Branchenforum bei der Konferenz vertreten. Darüber hinaus hatten wir hochrangige Gäste aus Brüssel, Frankreich, den Niederlanden, Norwegen und der International Maritime Organization (IMO), was durch das digitale Format deutlich einfacher zu realisieren war als bei einer konventionellen Konferenz in Präsenz.

Besonders danken möchte ich an dieser Stelle dem Land Mecklenburg-Vorpommern und der Hanse- und Universitätsstadt Rostock für die hervorragende Zusammenarbeit und die Bereitschaft, sich gemeinsam mit uns auf das „Experiment“ einer digitalen Nationalen Maritimen Konferenz einzulassen.

Mein persönliches Resümee dieser 12. Nationalen Maritimen Konferenz ist: Es war zwar alles anders, aber nicht schlechter.

Liebe Leserinnen und Leser, lassen Sie die Konferenz mit der vorliegenden Dokumentation noch einmal Revue passieren oder machen Sie sich nachträglich Ihr eigenes Bild. Bei der Lektüre wünsche ich Ihnen viel Spaß und für die 13. Nationale Maritime Konferenz wieder ein Branchentreffen von Angesicht zu Angesicht.

**Norbert Brackmann**

*MdB, Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft*

# Programm



# Programm – Montag, 10. Mai 2021

Ort: digitales Studio in Rostock-Warnemünde

Hauptmoderation: **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, Stellvertretender Ministerpräsident und Minister für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit des Landes Mecklenburg-Vorpommern

**Claus Ruhe Madsen**, Oberbürgermeister der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

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 Landes Mecklenburg-Vorpommern

### Talk im Terminal

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

**Harry Glawe**, MdL, Stellvertretender Ministerpräsident und 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, Stellvertretender Ministerpräsident und 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**, MdB, 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**

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**

15.35 Uhr

### Impuls

**Annegret Kramp-Karrenbauer**, Bundesministerin der Verteidigung

15.45 bis  
17.15 Uhr

## Parallele Branchenforen I

### Forum „Maritime Sicherheit, Marine und Schlüsseltechnologien“

#### 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

### Forum „Offshore-Windenergie“

#### 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

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

Ort: digitales Studio in Rostock-Warnemünde

Hauptmoderation: **Yared Dibaba**

9.00 Uhr

## Impuls

**Annick Girardin**, Ministerin für Meeresangelegenheiten, Frankreich

Vorstellung des Forschungsprojektes „MethQuest“

9.20 bis  
10.10 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 zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung

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

10.20 bis  
11.50 Uhr

## Parallele Branchenforen II

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

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

### Forum Meerestechnik: „Nachhaltige Nutzung der Meere“

#### 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

11.55 Uhr

**Live-Schalte zur Vorstellung des Forschungsprojektes „FernSAMS“**

Moderation: **Dörthe Graner**

12.15 Uhr

**Rede**

**Kitack Lim**, Generalsekretär der International Maritime Organization (IMO)

12.25 bis  
14.05 Uhr

## Parallele Branchenforen III

### Forum Schiffbau: „Aufträge und Beschäftigung im Heute und für das Morgen sichern“

#### 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, Ostseestahl 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

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

#### 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 Seehafenspediteure (KDS) im Bundesverband Spedition und Logistik e.V., DSLV

14.05 Uhr

### Maritimer Ausblick

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

14.20 Uhr

### Abschlusspanel der 12. Nationalen Maritimen Konferenz

*Moderation:* **Yared Dibaba** und **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

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

**Vizeadmiral Kay-Achim Schönbach**, Inspekteur der Marine

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

15.10 Uhr

### Resümee

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



# Begrüßung



## **Norbert Brackmann**

MdB, Koordinator der Bundesregierung  
für die maritime Wirtschaft

*Es gilt das gesprochene Wort.*

Meine sehr geehrten Damen und Herren, zugleich im Namen unserer Bundeskanzlerin Angela Merkel heiße ich Sie auf der 12. Nationalen Maritimen Konferenz herzlich willkommen.

In diesem Jahr sind das Land Mecklenburg-Vorpommern und die Hanse- und Universitätsstadt Rostock unsere Gastgeber. Und deswegen freue ich mich und bin auch dankbar dafür, dass Sie, Frau Ministerpräsidentin Schwesig, und Sie Herr Oberbürgermeister Madsen, gleich zu uns sprechen werden. Sie haben uns die digitale Edition der NMK vor einer schönen Hafenkulisse überhaupt erst möglich gemacht. Das ist eine Premiere, und das den widrigen Umständen zum Trotz. Und deswegen an dieser Stelle Ihnen beiden und allen Ihren Mitarbeitern ein besonders herzliches Dankeschön für die hervorragende Zusammenarbeit.

Für die Bundeskanzlerin als Schirmherrin der Nationalen Maritimen Konferenzen ist dies die neunte NMK, für mich als Maritimer Koordinator der Bundesregierung ist es erst die Zweite. Vor zwei Jahren sind wir erstmals abseits der Küste im Süden Deutschlands, in Friedrichshafen am Bodensee, dem „schwäbischen Meer“ zusammengekommen.

Und jetzt, der Pandemiesituation geschuldet, führen wir diese NMK das erste Mal als ein Digitaletvent durch und betreten damit schon wieder Neuland. Wir senden hier digital vom Passagierkai, dem Terminal 8 in Rostock-Warnemünde. Auch wenn ich es bedauere, dass ich Sie nicht alle hier an der Küste – in der wunderschönen Stadt Rostock begrüßen kann, so bleibt aber immerhin festzuhalten, dass wir mit dieser digitalen NMK Rekordzahlen schreiben: Wir haben erstmals über 1.200 Anmeldungen für diese Konferenz und damit 1.200 Teilnehmerinnen und Teilnehmer an Bord.

Wir haben die Konferenz unter das Motto gestellt „Wirtschaft braucht MEER“. Und das hat einen guten Grund. Deutschland ist als Exportnation für unseren Wohlstand und für unsere Wirtschaft essentiell. Deutsche Exporte ins europäische und außereuropäische Ausland verlassen Deutschland zu 95 Prozent über den Schiffsweg.

Und ich kann es nicht oft genug unterstreichen, die Leistungsfähigkeit der maritimen Wirtschaft ist in der Pandemie unter Beweis gestellt worden. Die Lieferketten haben gehalten. Das ist schon eine erste positive Botschaft. Und dafür gilt all denjenigen mein herzliches Dankeschön, die in Schifffahrt und in Häfen hart für das Halten dieser Lieferketten gearbeitet haben, und das zum Teil unter großen Entbehrungen.

Aber wie sieht es aus, bei den industriellen Kernbereichen der maritimen Wirtschaft? Werften sichern maßgeblich Wertschöpfung und Beschäftigung sowohl in Deutschland als auch in Europa. Das muss auch so bleiben! Daran arbeiten wir, das ist das Ziel und deshalb auch das Motto: „Wirtschaft braucht MEER“ und Wirtschaft kann aber auch MEER!

Kein Standort zeigt das besser als Rostock und Mecklenburg-Vorpommern. Häfen, Schiffbau, Offshore, Schifffahrt, Meerestechnik, maritimer Tourismus und Marine: alles hier in Rostock „to hus“. Über 2.000 maritime Unternehmen mit über 35.000 direkt Beschäftigten allein hier in Mecklenburg-Vorpommern. Meer ist also die DNA hier im Norden.

Die Covid-Pandemie ist natürlich ein harter Einschnitt. Das merkt man auch gerade hier in Rostock. Rostock ist Deutschlands größter Kreuzfahrthafen. Und hier im Terminal 8 sollten eigentlich Passagiere an Bord gehen, parallel zu unserer Konferenz. Das ist nicht ganz gelungen, aber

trotzdem geht von Rostock hier die Botschaft aus, denn das Kreuzfahrtschiff, das direkt vor unserem Terminal liegt, wird von hier starten nach Kiel und dort Passagiere an Bord nehmen und damit das Signal geben, dass Kreuzfahrtschiffahrt auch ab Deutschland wieder möglich ist.

Die Passagier- und Kreuzfahrerei und damit unsere Schiffbauindustrie stehen vor enormen Herausforderungen. Etwas besser ist die Lage in der Handelsschiffahrt. Offshore Wind und auch der Hafenumschlag nehmen wieder Fahrt auf. Auch die Marine ist ein ganz wichtiges Standbein hier in Rostock.

Wir wollen in dieser schwierigen Situation allen eine wirtschaftliche Perspektive geben. Der Bundestag und auch die Bundesregierung haben deswegen das größte Hilfspaket für den maritimen Bereich in der Geschichte Deutschlands geschnürt. Eine Milliarde Euro werden zusätzlich bereitgestellt. Die maritime Wirtschaft profitiert von allen Hilfsprogrammen, die wir aufgelegt haben, auch dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds oder auch dem Schuldenmoratorium für die Kreuzfahrtreedereien. Wollen wir deshalb noch weiter in die Technologien der Zukunft investieren? Ja, wir wollen, wir müssen, wir haben es vor und genau das planen wir hier auf der NMK.

Denn es gilt: Klimaschutz und Digitalisierung stellen die Branche vor gewaltige Herausforderungen. Es sind riesen Aufgaben, aber eben auch riesen Chancen. Die Internationale Meeresorganisation IMO hat eine klare Meeresschutz-Agenda, eine klare Klimaschutz-Agenda definiert – dazu wird der IMO-Generalsekretär Kitack Lim morgen im Rahmen der NMK sprechen.

Und wir haben in den letzten zwei Jahren aber auch schon eine ganze Menge erreicht: Wir haben die Wasserstoffstrategie verabschiedet, wir haben

digitale Testfelder installiert, wir werden heute Europas größte Landstromanlage in Betrieb nehmen und haben die ausgerollt, die Landstromanlagen, über die ganze Republik und vieles mehr.

Der Bundeswirtschaftsminister Altmaier ist hier und wird genauso wie sein Kollege Verkehrsminister Scheuer und erstmalig, darüber freue ich mich besonders, seit vielen NMKs auch wieder die Verteidigungsministerin Kramp-Karrenbauer dabei sein auf der NMK und uns später dazu berichten.

Und es ist klar: Ob die maritime Energiewende, ob technologische Souveränität, ob maritime Sicherheit: wir brauchen die maritime Sicherheit in Europa, sonst werden wir nicht erfolgreich sein.

Deswegen freue ich mich, dass wir auf der letzten NMK schon eine Europa-Initiative verabschiedet haben. Und freue mich auch, dass wir deswegen morgen Seine Königliche Hoheit Kronprinz Haakon aus Norwegen und Frau Ministerin van Nieuwenhuizen-Wijbenga aus den Niederlanden bei uns haben und aus Frankreich die Ministerin Girardin. Denn Frankreich hat die Bedeutung der maritimen Wirtschaft erkannt. Und mein Kollege, der ehemals Maritime Koordinator, ist dort mit mir gemeinsam auf europäischer Ebene unterwegs gewesen. Frankreich hat einen weiteren Schritt gemacht und ein eigenes Ministerium für diesen Aufgabenbereich geschaffen.

Aber was sind wir alle als die Nationalstaaten ohne die Europäische Union? Und deswegen freue ich mich, dass morgen die Generaldirektorin des Bereichs Wirtschaft, der Generaldirektion GROW bei uns zu Gast ist, Frau Kerstin Jorna. Und sie wird uns über ihre Arbeit berichten – und aus meinem Vorgespräch weiß ich, sie wird Spannendes zu berichten haben.

Uns alle erwartet auf dieser NMK also sehr viel Spannendes. Und dafür haben wir sechs Branchenforen kreiert und diese decken die gesamte maritime Palette ab. Mit ganz vielen hochspannenden, interessanten Panelisten, hochrangigen Rednerinnen und Rednern, und am Ende haben wir auch ein hochrangiges Podium Generale, um damit den Dialog mit der Politik zu finden.

Wir bieten auf dieser NMK die Plattform für all diese Diskussionen. Sie können das Angebot nutzen. Denn es gibt nichts Gutes, außer man tut es. Dazu lade ich Sie herzlich ein: Besuchen Sie die innovativen Forschungsprojekte auf unserer NMK-Webseite! Machen Sie mit! Bringen Sie sich digital ein, stellen Sie Fragen in unseren Chats!

Denn Sie – die Vertreter der maritimen Wirtschaft – sind der Motor und Impulsgeber für den Erfolg dieser 12. NMK!



# Grußwort



## **Manuela Schwesig**

Ministerpräsidentin des Bundeslandes  
Mecklenburg-Vorpommern

*Es gilt das gesprochene Wort.*

Auch von mir ein herzliches Willkommen, ganz besonders natürlich unseren Bundesministern, Herrn Altmaier und Herrn Scheuer, aber natürlich auch Ihnen, lieber Herr Brackmann. Begrüßen möchte ich vor allem auch die Damen und Herren Abgeordneten des Bundestages und des Landtages, unseren Wirtschaftsminister Harry Glawe sowie unseren Oberbürgermeister Herrn Madsen, aber vor allem auch die vielen Gäste, die vor allem digital dazu geschaltet sind. Ich darf Sie ganz herzlich willkommen heißen in der größten Stadt von Mecklenburg-Vorpommern, in unserer Universitäts- und Hansestadt Rostock.

Ich freue mich, dass diese Konferenz trotz Pandemie stattfinden kann. Natürlich bedauern wir es, dass wir Sie nicht persönlich hier begrüßen können. Daher würden wir uns sehr freuen, wenn die Bundesregierung entscheidet, dass wir die Konferenz auch noch einmal live und in Farbe alle direkt nach der Pandemie hier nachholen können, damit Sie sich selber davon überzeugen können, dass das, über was hier geredet wird und was wir eben im Film gesehen haben, auch hier vor Ort stattfindet.

Ich weiß nicht, wie es Ihnen ging? Obwohl ich die Bilder und natürlich auch die Projekte aus Mecklenburg-Vorpommern, die wir eben im Film gesehen haben, kenne, bekomme ich trotzdem immer wieder Gänsehaut, was möglich ist im Bereich der maritimen Wirtschaft, wozu natürlich vor allem auch die Forschung gehört.

Wir stehen hier in einem tollen digitalen Raum – direkt im Kreuzfahrtterminal und somit direkt am Meer und wo könnte diese Konferenz nicht besser als direkt am Meer stattfinden – vor allem auch mit dem Motto. Deshalb sollten wir gemeinsam auch in diesem Jahr die Zeit nutzen.

Wir haben es eben gesehen und ich will die Gelegenheit natürlich nutzen, um zu zeigen und nochmal deutlich zu machen, wo die Bedeutung der maritimen Wirtschaft in unserem Bundesland liegt, und dass Mecklenburg-Vorpommern nicht nur ein tolles Tourismusland ist, mit dem wir sicherlich in der nächsten Zeit auch wieder beginnen können, sondern dass vor allem gerade die maritime Wirtschaft für uns ein wichtiges Standbein ist. Die maritime Wirtschaft gehört zu Mecklenburg-Vorpommern wie die Ostsee. Deshalb ist es für uns wichtig, weiterhin positiv in die Zukunft zu schauen.

Wir haben es gerade im Film gesehen, das OTC – das Ocean Technologie Center – das vorgestellt worden ist, ist ein großartiger Erfolg der Forschungslandschaft in unserem Land – Wirtschaft und Forschung, das gehört für uns zusammen. Es wurde in den letzten Jahren intensiv von der Universität Rostock, dem Fraunhofer-Institut für Graphische Datenverarbeitung, dem Leibniz-Institut für Ostseeforschung Warnemünde, dem Forschungsverbund MV und Rostock Business sowie 13 weiteren regionalen Unternehmen und Start-ups vorbereitet. Jetzt gehört es zu den sechs Zukunftsclustern in Deutschland. Und das ist wichtig für uns: dass wir aus den Meeren und von den Meeren lernen – vor allem natürlich über die Veränderungen, die auf uns zukommen durch den Klimawandel – wie wir unsere Meere schützen und gleichzeitig, wie wir die Ressourcen wirtschaftlich nutzen können. Für uns ist es ganz wichtig, das Thema Wirtschaft und Ökologie zusammen zu denken, das ist für uns kein Gegeneinander und unsere Vision ist die CO<sub>2</sub>-freie Ostsee.

Die maritime Wirtschaft gehört zu den stärksten Branchen bei uns im Land. Wir haben es von

Herrn Brackmann gehört: der maritimen Branche gehören über 2.000 Unternehmen mit etwa 35.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an. Und die Industrie in diesem Bereich ist nochmal besonders stark, mit 500 Unternehmen, über 13.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, mit einem Umsatz von 2 Milliarden Euro. Das ist eine Industrie, auf die wir nicht verzichten können und auch nicht wollen, weil diese Industrie für die Menschen, die hier leben, für die Familien ganz konkret gute und gut bezahlte Arbeitsplätze bedeuten.

Und vor allem setzen wir auf Vielfalt in der maritimen Wirtschaft. Dazu gehören Schiffs- und Bootsbau, maritime Zulieferer und Dienstleister einschließlich der Meeres- und Offshoretechnik. Und auch im Schiffbau gibt es Werften aller Größenklassen und ihrer Zulieferbetriebe. Unter ihnen befindet sich zum Beispiel mit der Mecklenburger Metallguss GmbH aus Waren an der Müritz ein Weltmarktführer bei der Herstellung von Schiffspropellern. Auch maritime Krananlagen werden für den Weltmarkt gebaut, zum Beispiel hier in Rostock von Liebherr. Hier werden Schiffs-, Hafemobil- und Offshorekrane direkt an der Kaikante im Hafen Rostocks gefertigt.

An 381 km Küste verfügen wir über 13 gut ausgebauten Häfen. Dazu gehört natürlich ein Universalhafen wie hier in Rostock, aber auch Spezialhäfen wie in Wismar als Holzwirtschaftsstandort oder auch der Hafen in Sassnitz als Fährhafen und Logistik-Drehscheibe für Offshore-Projekte.

Bei uns bedeutet maritime Wirtschaft kleine, mittelständische Unternehmen, aber auch große Unternehmen. Es ist eine Wirtschaft am Meer mit guten Arbeitsplätzen und Ausbildungsplätzen. Die Wirtschaft am Meer ist für uns nicht nur ein

wirtschaftlicher Faktor – sie ist auch ein selbstverständlicher Teil unserer Identität, ein Teil unserer Tradition. Seit Jahrhunderten fahren wir hier zur See, handeln über unsere Häfen und bauen Schiffe – und das wollen wir weiter tun. Wir sind sehr zuversichtlich, dass uns das auch gelingt – auch, wenn die Wirtschaft durch die Corona-Pandemie an dieser Stelle in Teilen ausgebremst wird. Das betrifft natürlich vor allem wichtige Bereiche wie unsere Werften, auf der anderen Seite profitieren Bereiche wie der Yachtbau. Unsere spezialisierte Werft in Greifswald kann gar nicht so schnell produzieren, wie hier Schiffe nachgefragt werden. Die anderen Bereiche, wie gerade die Werften, die auf Kreuzfahrtschiffe spezialisiert sind, haben durch die Pandemie Probleme. Wir sind sehr dankbar, dass wir mit der Möglichkeit der Kurzarbeit die Chance haben, Arbeitsplätze zu halten. Aber natürlich ist es wichtig, dass wir jetzt auch aus der Pandemie kommen und dann wieder an dieser Stelle Fahrt aufnehmen.

Wir sind auch bereit, neue Chancen zu nutzen, denn maritime Wirtschaft und maritime Forschung haben Zukunft – für nachhaltiges Wachstum und internationalen Austausch, für eine Welt im Klimawandel und für ein Land wie Mecklenburg-Vorpommern, in dem man gut arbeiten und leben kann. Wir freuen uns, dass mehr Menschen zu uns gezogen sind als weggegangen sind und das hat auch mit solchen attraktiven Standorten zu tun.

„Wirtschaft braucht MEER“ ist das Motto der diesjährigen Konferenz. Wir brauchen die Wirtschaft am Meer, denn wir finden über das Meer Anschluss an globale Netzwerke. Rostock ist zum Beispiel unser Tor zum Ostseeraum. Unsere Häfen verbinden uns mit unseren Nachbarn in der Ostsee und

in der ganzen Welt. Menschen aus aller Welt lernen unser Land kennen, weil die Handelsschifffahrt und auch ein Kreuzfahrtschiff sie hierherbringt. Das ist wichtig – wichtig für die Wirtschaft, wichtig für das Zusammenleben im Ostseeraum. Und auch unsere Bürger sind der maritimen Wirtschaft sehr verbunden. Gerade, wenn man in Standorten wie hier in Rostock, aber auch in Wismar unterwegs ist, gibt es kaum eine Familie, die nicht einen Bezug zur maritimen Wirtschaft hat.

Unser gemeinsames Ziel muss deshalb sein, diese Branche gut durch die Pandemie zu bringen – mit den Schutzmöglichkeiten, die Bund und Land haben – aber gleichzeitig auch hier auf der Konferenz den Ausblick zu geben, für die Zeit nach der Pandemie. Und diese Zeit wird schnell kommen, denn mit dem Impffortschritt können wir uns aus der Pandemie rauskämpfen. Dann gilt es, wieder Anschluss zu finden, denn gerade in den Bereichen Klimawandel und ökologische Wirtschaft stecken viele Potenziale – Potenziale, die nicht nur Mecklenburg-Vorpommern, sondern alle norddeutschen Bundesländer nutzen wollen. Hier sehen wir gerade bei der Wasserstofftechnologie große Chancen, aber eben auch im ökologischen Schiffbau. Und dass wir heute hier Europas größte Landstromanlage eröffnen beziehungsweise ans Netz legen, zeigt, dass es in diesem Bereich vorangeht. Das sollte uns gemeinsam ermutigen, auch in schwierigen Zeiten.

Deshalb wünsche ich der Konferenz viel Erfolg und hoffe natürlich, Sie bei nächster Gelegenheit hier persönlich begrüßen zu können. Alles Gute und gute Gespräche.

# Grußwort



## **Claus Ruhe Madsen**

Oberbürgermeister der Hanse- und  
Universitätsstadt Rostock

*Es gilt das gesprochene Wort.*

Moin, moin und ein herzliches Willkommen aus und in Rostock! Es freut uns sehr, dass die Maritime Konferenz in Rostock zu Gast ist. Ich arbeite tagtäglich daran, Rostock smarter zu machen und uns als Modell- und Pilotstadt nach vorne zu bringen. Und ja, dann kann man natürlich auch sagen: Es ist wunderbar, dass wir die Ersten sind, die eine digitale Konferenz durchführen! Andererseits habe ich gehört, dass es über 1.200 Anmeldungen gab, und ich hätte Sie alle am liebsten persönlich in den Arm genommen, Sie hier begrüßt und Ihnen die schönste Stadt der Welt gezeigt. Jetzt muss ich es eben per Video machen mit einem kurzen Grußwort.

Warum sind wir hier heute zusammen? Wir sind hier zusammen, um zu netzwerken und um gemeinsam die nächste Dekade zu entwickeln; eine Dekade, die für unsere nachfolgenden Generationen von größter Wichtigkeit sein wird. Wir haben Themen auf der Agenda wie die Nachhaltigkeit, neue Technologien, die Digitalisierung von unseren Verwaltungen, von unserer Arbeitswelt – also eine völlig neue Welt, zu der wir auf dem Weg sind.

Wir Rostockerinnen und Rostocker sind neugierig, wir wollen miteinander lernen und füreinander lernen und deswegen sind wir auch gern Gastgeber dieser Konferenz. Und wir wünschen uns, dass hieraus dann auch echte Projekte entstehen; dass wir nicht nur miteinander reden, sondern dass wir Ideen auch umsetzen. Über lange Jahre haben wir

uns hier Vieles gewünscht: Eine moderne Infrastruktur, ein neues Theater, die BUGA als Teil unserer Stadtentwicklung. All das werden wir in den nächsten zehn Jahren hier gemeinsam angehen. Und wir wollen eine smarte Stadt werden. Bei uns heißt es nicht nur „smarte Stadt“, sondern „Smile City Rostock: Gemeinsam glücklich leben“. Dabei geht es also um viel mehr als nur das Vernetzen miteinander.

Und was dabei natürlich besonders wichtig ist: Die maritime Wirtschaft ist einer der Grundsteine des Rostocker Wohlstands. Sie ist Teil der DNA der Rostockerinnen und Rostocker. Eigentlich hat jeder Rostocker einmal auf der Werft, auf See oder im maritimen Bereich gearbeitet. Und das habe ich auch sehr prägnant vor 1,5 Jahren erlebt – beim Tag der offenen Tür der MV-Werft. Da strömten 20.000 Rostockerinnen und Rostocker in die Werft, um zu schauen, was jetzt hinter den Werft-Toren so geschieht. Auch damals habe ich schon gesagt: Nicht der Lärm, der aus einer Werft kommt, ist das Problem, sondern der Tag, an dem kein Lärm mehr kommt. Und das sollte uns allen klar sein, dass es wichtig ist, dass wir für diese für uns so wichtige Branche auch kämpfen müssen; gemeinsam kämpfen müssen, damit wir an Traditionen festhalten können und trotzdem in Richtung Innovationen schauen. Auch dazu wollen wir jetzt diese Konferenz nutzen.

Wir freuen uns sehr, in den nächsten Jahren den OTC – Ocean Technology Campus – hier in Rostock eröffnen zu können. Die zweite Einrichtung dieser

Art weltweit neben Halifax in Kanada. Wir werden uns damit auf die Weltkarte bringen und dazu beitragen, dass wir die Welt unter dem Meeresspiegel erforschen, Automatisierung und Vieles mehr ermöglichen.

Also, seien Sie unser Gast! Wir haben für bestes Wetter gesorgt. Leider kann ja nicht jeder das hier vor Ort erleben, aber ich bin davon überzeugt, wenn wir das gut machen in den nächsten Tagen, erhalten wir auch wieder die Gelegenheit und können Sie alle hierher einladen und Ihnen das vor Ort zeigen. Und vielleicht genießen Sie dann gemeinsam mit mir ein Fischbrötchen, schauen sich den schönen Strand an und natürlich auch die Industrie, die hier gewachsen ist.

Und ich bin auch besonders stolz darauf, dass die Marine hier jetzt quasi ihre Bundeshauptstadt hat. Darüber sind wir sehr froh, sind in engem Kontakt und danken auch dafür herzlich der Bundesregierung. Ich bedanke mich dafür, dass Sie uns das Vertrauen geschenkt haben zur Ausrichtung dieser Konferenz, aber auch für die Unterstützung bei vielen anderen Projekten!

Meine Damen und Herren,

ich wünsche Ihnen erfolgreiche Tage, und behalten Sie Rostock in guter Erinnerung!

# Rede



**Seine Königliche Hoheit Kronprinz Haakon von Norwegen**

## *Übersetzung aus dem Englischen*

Meine Damen und Herren – vom Oslofjord – herzliche Grüße nach Rostock!

Ich spreche heute zu Ihnen direkt hier vom inneren Oslofjord, nicht mehr als 20 Minuten mit dem Schiff vom Osloer Rathaus entfernt. Wir stehen hier an einem historischen Seeweg, der Oslo mit Häfen auf der ganzen Welt verbindet. Seit der Wikingerzeit sind die Fjorde für uns Norweger das Tor zu Welt – auch nach Europa und Deutschland.

Meine eigene Familie hat eine enge Verbindung zum Meer: Mein Urgroßvater, König Haakon, war Marineoffizier, so wie ich. Mein Großvater war und mein Vater ist ein passionierter Segler. Meine Frau, meine Kinder und ich verbringen unsere Freizeit liebend gern in und auf dem Wasser. Am Meer spüre ich Freude, Sinnhaftigkeit und tiefe Verbundenheit.

75 Prozent unseres blauen Planeten sind von Wasser bedeckt. Die Meere verbinden uns miteinander und sind Grundlage unseres Lebens. Sie sind Inbegriff von Schönheit und außergewöhnlichen Erlebnissen. Sie sind auch ein wesentlicher Teil der Menschheitsgeschichte und unserer gemeinsamen Zukunft. Seit jeher profitiert die Menschheit vom immensen Potenzial der Meere als Lebensgrundlage und ihrer treibenden Kraft für Entwicklung.

Die Welt ist abhängig von den Meeren. Doch leider verschlechtert sich ihr Zustand. Es wird immer offenkundiger: Die Meere erwärmen sich, die Verschmutzung nimmt zu, Voraussagen werden schwieriger und ihre Resilienz nimmt ab. Diese Veränderungen werden es künftigen Generationen

schwerer machen, die Schätze der Meere so zu nutzen, wie wir und unsere Vorfahren es getan haben.

Eine wachsende Weltbevölkerung braucht mehr Arbeitsplätze, Nahrungsmittel, Arzneimittel, Bodenschätze und Energie aus den Meeren. Daher müssen wir dringend handeln und sicherstellen, dass die Meere wieder ins Gleichgewicht kommen. Jeder Einzelne von uns – auf lokaler, nationaler wie auf globaler Ebene – muss seine Haltung gegenüber den Meeren ändern.

Ein ganz einfaches Beispiel dafür, was wir gegen die Verschmutzung unserer Meere tun können, ist die Reduzierung der riesigen Plastikmengen, die ins Meer gelangen. Ich weiß, dass Deutschland und Norwegen zusammenarbeiten, um sich für einen koordinierten, globalen Einsatz gegen die Bedrohung durch Meeresmüll und Plastikverschmutzung stark zu machen.

Gesunde Meere und eine nachhaltige maritime Wirtschaft spielen eine entscheidende Rolle, um viele der globalen Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Vor diesem Hintergrund haben Norwegen und die anderen Partner im Ocean Panel – dem Gremium für eine nachhaltige Meereswirtschaft – einen globalen Aktionsplan vorgestellt. Dieser zeigt, dass es durchaus möglich ist, eine florierende maritime Wirtschaft und eine gesunde Meeresumwelt in Einklang zu bringen.

Die maritime Wirtschaft wird für unseren Erfolg entscheidend sein. Sie haben in diesem Business immer wieder Transformationsprozesse erlebt. Gegenwärtig stehen Sie vor der größten und wichtigsten Veränderung aller Zeiten: der Umstellung auf eine emissionsfreie Zukunft.

Heute stößt die maritime Wirtschaft in neue Bereiche wie Offshore-Windparks, grüne Schifffahrt, Wasserstofferzeugung und CO<sub>2</sub>-Abscheidung und -Speicherung vor, dabei braucht es Ihre gesammelte Expertise und Ihr Fachwissen. Wer heute die innovativsten Lösungen präsentieren kann, wird vermutlich die zukünftigen Märkte für sich gewinnen.

Deutschland und Norwegen sind führende Meeresnationen, die viel zu bieten haben und auf eine lange Geschichte der Kooperation im maritimen Sektor zurückblicken können, auf der wir weiter aufbauen können. Im Mittelalter gehörten deutsche und norwegische Städte, zum Beispiel Rostock und Bergen, der Hanse an. Die Kaufleute in diesen Städten betrieben Handel mit Salz und Stockfisch, die weltweit verkauft wurden. Und das ist noch heute so.

Heute besteht eine enge Zusammenarbeit zwischen dem Ocean Technology Campus in Rostock und dem Ocean Tech Cluster in Bergen. Diese beiden Einrichtungen entwickeln gemeinsam führende maritime Technologien. Dies ist hanseatische Zusammenarbeit in neuer Form!

Das Zusammenspiel von Wirtschaftsunternehmen, Regierungen und Forschern hat sich als konstruktiv und lohnend erwiesen. Denken Sie zum Beispiel an alternative Kraftstoffe: In Norwegen sind wir im Begriff, auf der Grundlage von Wasserstoffantrieb und Batterietechnik neue emissionsarme Lösungen für Schiffe zu entwickeln. In norwegischen Gewässern sind bereits einige solcher Schiffe im Einsatz, dadurch werden unsere CO<sub>2</sub>-Emissionen jedes Jahr um Tausende von Tonnen reduziert.

Weiter draußen auf dem Oslofjord zwischen den Städten Moss und Horten wird gerade die am stärksten frequentierte Fährstrecke Norwegens elektrifiziert. Die Fähren werden mit erstklassigen Batterien der Firma Siemens ausgerüstet. Der kürzlich zwischen Norwegen und Deutschland abgeschlossene U-Boot-Vertrag hat die Rahmenbedingungen für eine weit über den Verteidigungsbereich hinausreichende Zusammenarbeit geschaffen.

Dies sind nur einige der Schritte, die wir unternommen haben. Über die Jahre haben die deutsche und norwegische Meereswirtschaft weitreichende Kooperationen etabliert. Daher sehe ich ein sehr großes Potenzial, diese Zusammenarbeit weiter auszubauen. Unsere Rolle liegt sicherlich auch darin, anderen Ländern den Weg zu einer nachhaltigen Meereswirtschaft aufzuzeigen.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen vom Oslofjord aus eine interessante und erfolgreiche Konferenz – und:

Frau Bundeskanzlerin, liebe Angela Merkel, im Namen von Norwegen – danke, dass Sie im Sturm der letzten Jahre den Kurs gehalten haben.

Vielen Dank!



# Rede der Schirmherrin



## **Dr. Angela Merkel**

MdB, Bundeskanzlerin der Bundesrepublik Deutschland

*Es gilt das gesprochene Wort.*

Königliche Hoheit Kronprinz Haakon von Norwegen,

sehr geehrte Ministerpräsidentin, liebe Frau Schwesig,

sehr geehrter Bundesminister, lieber Peter Altmaier,

sehr geehrter Herr Brackmann,

Herr Oberbürgermeister Madsen,

meine Damen und Herren und Teilnehmende an dieser Konferenz,

ich begrüße Sie alle sehr herzlich zur 12. Nationalen Maritimen Konferenz. Ich freue mich, erneut Schirmherrin zu sein. Noch mehr freue ich mich natürlich über den hohen virtuellen Besuch aus dem norwegischen Königshaus. Verehrter Kronprinz, mit Ihrer Konferenzteilnahme unterstreichen Sie die länderübergreifende und länderverbindende Bedeutung der maritimen Wirtschaft.

Die Pandemie verhindert ja leider, dass wir in Rostock zusammenkommen können. Sie verhindert aber durch die technischen Möglichkeiten glücklicherweise nicht den Austausch zu den wichtigen Themen und Herausforderungen der maritimen Branche. Das Wirtschaft Meer braucht, das verdeutlicht nicht erst das diesjährige Konferenzmotto. Das wusste man in Rostock schon spätestens seit dem 13. Jahrhundert. Der Eintritt in die Hanse hatte der Stadt damals zu Wachstum und Wohlstand verholfen. Das gilt für alle Hansestädte, auch für mehrere Städte, die in meinem Wahlkreis liegen, ganz in der Nachbarschaft von Rostock.

Auch heute hängen Wachstum und Wohlstand wo auch immer auf der Welt in hohem Maße von der maritimen Wirtschaft ab. Die Seewege sind die zentralen Lebensadern für den Welthandel. Daran hat auch die Pandemie nichts geändert. Im Gegenteil: Schifffahrt und Hafenwirtschaft sind unabdingbar für die Versorgung unserer Länder mit Gütern aller Art. Denken wir nur einmal daran, welche Unruhe es gleich gab, als vor Kurzem auf dem Suezkanal Schwierigkeiten auftraten.

Daher nutze ich gern die Gelegenheit, um mich bei allen Seeleuten herzlich zu bedanken, die trotz der Pandemie weltweit für uns alle im Einsatz waren und sind. Viele von ihnen hatten mit großen Schwierigkeiten bei ihren Landgängen und Heimreisen zu kämpfen. Sie mussten oft besonders lange auf ihr Zuhause verzichten.

Unverkennbar ist die maritime Branche leider auch insgesamt in schwere See geraten. Die pandemiebedingte Abkühlung der Weltkonjunktur ist gerade auch am Hafen- und Frachtgeschäft abzulesen. Es wird auch noch einige Zeit dauern, bis das Vorkrisenniveau wieder erreicht sein wird. Um die Ausbreitung des Virus einzudämmen, um Gesundheit und Leben zu schützen, waren und sind wir alle aufgefordert, unsere Kontakte und Reisen einzuschränken. Das hat dementsprechend natürlich auch schwerwiegende Folgen für die Personenschifffahrt, für den Kreuzfahrtschiffbau und alle damit verbundenen die Zulieferer. Die dadurch in Not geratenen Unternehmen und ihre Beschäftigten haben wir nicht vergessen. Daher hat die Bundesregierung ein außergewöhnlich umfassendes Maßnahmenpaket zur Unterstützung geschnürt. Die breite Hilfspalette reicht von steuerlichen Entlastungen über Kurzarbeitergeld bis hin zu Mitteln aus dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds.

Mir ist aber auch klar, dass all diese Maßnahmen nur lindernde Wirkung haben, weil die Einschnitte durch die Pandemie tiefer sind als wir es sonst bei Konjunkturinbrüchen kennen oder kannten. Dennoch gilt es, gerade eben auch in der Krise nach vorne zu schauen, sich auf eigene Stärken und Hightech-Kompetenzen zu besinnen und Innovationen voranzubringen. Wir dürfen nicht allein an die Krisenbekämpfung, sondern müssen über die Krise hinaus an die Zukunft denken, und diese Zukunft sollte nachhaltiger und digitaler werden. Alle maritimen Teilbranchen spielen bei dieser Transformation eine wichtige Rolle.

Schifffahrt ist schon heute einer der effizientesten Verkehrsträger, gemessen an der Transportleistung. Trotzdem: Auch was gut ist, kann noch besser werden. Wir sollten die Potenziale nutzen, die in der Schifffahrt liegen, um sie noch klima- und umweltverträglicher zu gestalten, gerade auch durch neue digitale Möglichkeiten.

Mit den deutschen und europäischen Kompetenzen im Schiffbau haben wir die Chance, Europa zum Leitmarkt für klimaschonende, ressourcen- und kostensparende Technologien zu machen. Das käme wirtschaftlichen und klimapolitischen Interessen gleichermaßen entgegen.

Das heißt, eine nachhaltige maritime Industrie kann so zu einem Beispiel dafür werden, auch in Krisen Chancen zu erkennen und zu nutzen – und natürlich wollen wir das auch weiter bei uns haben. Das ist leichter gesagt als getan, aber genau deshalb will die Bundesregierung eben auch der maritimen Wirtschaft Rückenwind verleihen, um auf einem nachhaltigen Weg aus der Krise zu kommen und neue Marktnischen zu erschließen.

Mit unserem Konjunktur- und Zukunftspaket haben wir zusätzlich eine Milliarde Euro zur Verfügung gestellt. Damit fördern wir maritime Forschung und Entwicklung, die Umrüstung auf umweltfreundliche Antriebe sowie Betankungsschiffe für alternative Kraftstoffe.

In Sachen Klimaschutz leistet natürlich auch die Offshore-Windenergie einen wichtigen Beitrag. Sie ist als Treiber der Energiewende ebenso bedeutsam wie als Wirtschafts- und Wachstumsfaktor. Durch Anpassung des Windenergie-auf-See-Gesetzes und anderer Vorschriften beschleunigen wir den weiteren Ausbau.

Wir nutzen unsere Meere zur Energie- und Rohstoffgewinnung, als See- und Handelswege und nicht zuletzt zur Ernährung der Weltbevölkerung. Überfischung und Verschmutzung aber zeigen die begrenzte Belastbarkeit des Ökosystems der Gewässer. Das heißt, wenn wir schon Meeresnutzer sind, dann sollten und müssen wir auch Meereschützer sein. Auch dabei ist unsere Innovationsfähigkeit gefragt.

Der Meeres-, Küsten- und Polarforschung kommt die wichtige Aufgabe zu, Zukunftsszenarien für die Ozeane zu entwerfen. Auf diesen Grundlagen gilt es nachhaltige Schutz- und Nutzungskonzepte zu erarbeiten und zu deren Umsetzung schließlich technologische und auch soziale Innovationen zu entwickeln.

Schon die wenigen Beispiele, die ich angesprochen habe, zeigen, dass die maritime Wirtschaft wie kaum eine andere Branche international aktiv, aber auch international gefordert oder herausgefordert ist. Es gilt, sich auf dem stark umkämpften Weltmarkt zu behaupten; denn wir haben schließlich nicht nur mit Partnern, sondern auch mit Wettbewerbern oder, besser gesagt, Konkurrenten zu tun.

Umso wichtiger ist es, gemeinsam an Rahmenbedingungen für einen nachhaltigen und fairen Wettbewerb zu arbeiten. Das gilt für uns natürlich in erster Linie innerhalb der Europäischen Union. Ob Green Deal, europäisches Konjunkturpaket oder EU-Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität – gemeinsame Herausforderungen lassen sich eben gemeinsam besser bewältigen, als wenn man das alleine tut.

Daher bin ich Ihnen, Herr Brackmann, sehr dankbar dafür, dass Sie als Maritimer Koordinator auch die Initiative zu einer stärkeren europäischen Vernetzung und gemeinsamen Interessenvertretung eingeleitet haben. Ich möchte mich auch bei allen Bundestagsabgeordneten bedanken, die der maritimen Wirtschaft immer ein Herz und viele Aktionen widmen.

In dieser Zeit der Krise und Transformation müssen wir den Blick nach vorn richten – auch wenn der Pandemie-Alltag uns noch viel Kraft abverlangt. Immerhin zeichnet sich mit zunehmender Eindämmung der Pandemie auch eine Erholung der Weltwirtschaft ab. Das verhilft auch der maritimen Branche wieder in ruhigeres Fahrwasser.

Vor allem aber gilt es die Hightech-Kompetenzen voll auszuspielen, die den maritimen Sektor als ein wichtiges Flaggschiff unserer Volkswirtschaft auszeichnen. Wettbewerbsfähigkeit durch Innovationsfähigkeit: Wie das am besten gelingen kann, auch durch politisches Mitwirken, dazu wünsche ich Ihnen einen anregenden Austausch auf dieser Konferenz – an einem Ort, der auch durch Schifffahrt und Schiffbau geprägt ist.

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und herzliche Grüße nach Rostock!

# Impuls



**Peter Altmaier**

MdB, Bundesminister für Wirtschaft  
und Energie

*Es gilt das gesprochene Wort.*

Moin! Herzlichen Dank für die freundliche Begrüßung. Frau Bundeskanzlerin, Königliche Hoheit, Frau Ministerpräsidentin, Herr Oberbürgermeister Madsen, lieber Norbert Brackmann, meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordnete, vor allen Dingen aber, sehr geehrte Vertreterinnen und Vertreter der maritimen Wirtschaft.

Ich kann mich an Zeiten erinnern, um die Jahrtausendwende, da gab es düstere Prognosen für die maritime Wirtschaft. Da haben viele geglaubt, dass wir dem Wettbewerbsdruck aus Asien nicht widerstehen können. Haben viele geglaubt, dass wir aufgrund von ungünstigen Voraussetzungen am Ende im Hintertreffen sein würden. Das haben viele geglaubt, aber nicht Sie.

Die maritime Wirtschaft hat um ihr Geschäftsmodell, hat um ihr Ansehen in der Welt und um ihre Zukunft gerungen. Und Sie waren erfolgreich. Und lassen Sie mich das sagen, auch im Namen meiner politischen Kolleginnen und Kollegen. Wir sind sehr stolz auf Sie und Ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für das, was Sie in den letzten Jahrzehnten erreicht haben.

Und gerade, weil ich weiß, wie sehr die Corona-Pandemie Sie, Ihre Unternehmen, Ihre Arbeitsplätze getroffen und gefährdet hat, wie düster es aussah, als keine Aufträge für neue Kreuzfahrtschiffe mehr kamen, als die Frage, wie lange ein Lockdown anhalten wird, nicht zu beantworten war. Gerade weil das so ist, will ich Ihnen sagen: Wir haben in den letzten Monaten alles getan, um einen Substanzverlust der deutschen Wirtschaft insgesamt, aber auch der maritimen Wirtschaft zu verhindern. Und wir werden, wenn die Krise vorbei ist, alles tun, damit Sie Ihr Geschäftsmodell auch in der Zukunft entwickeln und ausbauen können.

Die maritime Wirtschaft mit ihren vielen hunderttausend Beschäftigten, mit ihren enormen Umsätzen, mit ihren vielen Unternehmen – 30 Milliarden Wertschöpfung pro Jahr, 450.000 Beschäftigte – ist ein integraler, ein unverzichtbarer, ein wichtiger Bestandteil der deutschen Volkswirtschaft. Und Sie können davon ausgehen, dass dies allen bewusst ist, auch denjenigen, die eher aus ländlich geprägten Regionen kommen, denn die maritime Wirtschaft ist längst nicht nur an den Küsten zu Hause, die Wertschöpfung ist über ganz Deutschland verteilt. Wir alle wissen, was wir mit Ihnen und an Ihnen haben. Und deshalb können Sie sich der Solidarität, nicht nur der Bundesregierung, sondern auch des Deutschen Bundestages – ich glaube, das darf ich sagen – und parteiübergreifend gewiss sein.

Wir haben in diesen letzten Monaten alles versucht, damit Sie drei große Herausforderungen zur gleichen Zeit lösen können. Das Erste, das Überstehen und Überwinden der Pandemie. Ich bin überzeugt, dass wieder Kreuzfahrtschiffe gebaut werden, dass Kreuzfahrten wieder stattfinden, dass die maritime Schifffahrt das, was an Problemen, an Schäden entstanden ist, aufholen kann.

Ich möchte mich bedanken bei all denen, die dazu beigetragen haben, dass Lieferketten stabilisiert werden konnten, dass sie widerstandsfähiger gemacht worden sind und dass die globale Arbeitsteilung und Wirtschaftszusammenarbeit nach wie vor funktioniert.

Die zweite große Herausforderung ist die Herausforderung durch Konkurrenz von außerhalb von Europa. Es ist eben nicht nur der Wettbewerb mit anderen Unternehmen in Europa, sondern es ist der Wettbewerb mit Unternehmen aus Ländern, die oftmals Regierungen haben, die weniger wirtschaftsfern sind, die mehr tun, um ihren eigenen

Branchen zu helfen, die schon früher erkannt haben, dass es sich für sie manchmal auszuzahlen scheint, wenn man auch das ein oder andere unübliche Mittel anwendet.

Und deshalb sage ich: Es war richtig, dass wir vor zwei Jahren eine Industriestrategie entwickelt haben, dass wir diese Diskussion auf die europäische Ebene getragen haben und die Europäische Union muss und wird in den nächsten Monaten viel stärker auch ihr Augenmerk darauf richten müssen, dass wir nicht nur Anti-Dumping-Maßnahmen verhindern, sondern insgesamt auf ein Level-Playing-Field achten und dringen, dass nämlich die europäische Werftenindustrie, die europäische Schiffbauindustrie gleich behandelt wird und gleiche Chancen hat wie Unternehmen in anderen Ländern weltweit.

Und wir wollen erreichen, drittens, dass Sie vor dem Hintergrund der großen ökologisch-ökonomischen Transformation hin zu Klimaneutralität, hin zu neuer Hochtechnologie vorne mit dabei sind, nicht irgendwo im Mittelfeld, sondern ganz vorn. Und das ist der Grund, warum wir eine nationale Wasserstoffstrategie entwickelt haben. Das ist der Grund, warum wir im Konjunkturprogramm im letzten Jahr eine Milliarde Euro – die Bundeskanzlerin hat es gesagt – zur Verfügung gestellt haben, um modernste Schifffahrtstechnologie zu entwickeln, um dem Schiffbau zu helfen. Das ist der Grund, warum wir den Green Deal industriepolitisch absichern und unsere Unterstützung für die Wirtschaft in Forschung, in Entwicklung, in Innovation, aber auch dabei, die PS auf die Straße, oder in diesem Fall, auf das Wasser zu bringen, unterstützen werden.

Die Europäische Union möchte den Emissionshandel auf den Seeverkehr ausweiten. Die USA fordern erstmalig für die globale Seeschifffahrt null Emis-

sionen im Jahre 2050. Und das bedeutet, es wird international einen großen Wettbewerb geben nach den umweltfreundlichsten, klimafreundlichsten Antrieben, nach den effizientesten Technologien im Hinblick auf Energie und Umweltbelastung. Und diesen Wettbewerb wollen wir gewinnen. Wir wollen, dass von Deutschland aus als erstes ein Null-Emissions-Kreuzfahrtschiff in See sticht, wir wollen, dass unsere Häfen mit Landstrom versorgt werden. Ich habe mich seit zwei Jahren gemeinsam mit den Küstenländern dafür eingesetzt und bin froh, dass wir heute den größten Landstromverteiler in Europa in Betrieb nehmen werden. Wir haben insgesamt 176 Millionen Euro für diesen Bereich zur Verfügung gestellt.

Sie sehen, meine Damen und Herren, es gibt sehr viel, was an Herausforderungen auf uns wartet. Nicht immer einfach zu bestehen, aber jedenfalls vielversprechend für die Zukunft. Ich glaube, wir schaffen das.

Und dass wir heute so eine gute Ausgangsposition haben, verdanken wir eben auch Norbert Brackmann, unserem Maritimen Koordinator. Norbert Brackmann hat dafür gesorgt, dass Ihre Anliegen stets auf offene Ohren gestoßen sind, in der Bundesregierung, im Bundeswirtschaftsministerium. Er wird nicht mehr für den Deutschen Bundestag kandidieren, aber er hat viel dazu beigetragen, dass diese Maritime Konferenz erfolgreich sein kann, weil wir insgesamt einen nationalen Konsens haben, dass wir diesen Bereich auch in Zukunft fördern und entwickeln werden.

In diesem Sinne freue ich mich auf eine Maritime Konferenz, dann hoffentlich wieder in physischer Präsenz in zwei Jahren und wünsche Ihnen bis dahin alles Gute und viel Erfolg.

# Impuls



**Cora van Nieuwenhuizen-Wijbenga**

Ministerin für Infrastruktur und Wasserwirtschaft, Niederlande

*Es gilt das gesprochene Wort.*

Sehr verehrte Frau Bundeskanzlerin,

sehr geehrter Herr Minister Altmaier,

meine Damen und Herren!

Vielen Dank für die Einladung, die mir Gelegenheit gibt, einige Worte an Sie zu richten.

Ich freue mich, wieder in Rostock zu sein, wenn auch nur virtuell. Für mich ist diese wunderschöne Hansestadt ein Symbol für die starken Bande zwischen Deutschland und den Niederlanden.

Schon im Mittelalter agierte die Hanse, in der viele deutsche und niederländische Städte vereint waren, als erfolgreicher Handelsverbund. Dieser Erfolg hatte drei Gründe: eine starke maritime Infrastruktur, für die damalige Zeit hochmoderne Schiffe und die gemeinsame Vertretung wirtschaftlicher Interessen.

Heute stehen wir also auf dem starken Fundament unserer reichen gemeinsamen Geschichte, in der Zusammenarbeit der Schlüssel zum Erfolg war. Auch heute arbeiten wir zusammen. Und auch heute noch bildet der maritime Sektor das Rückgrat der Weltwirtschaft: 90 Prozent des globalen Gütertransports erfolgen über das Wasser.

Die Schifffahrt ist zwar ein relativ sauberer Verkehrsträger, aber durch ihr Volumen ist sie dennoch für 2 bis 3 Prozent des weltweiten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes verantwortlich. Aus diesem Grund haben die 160 Mitgliedsländer der internationalen Schifffahrts-Organisation IMO 2018 den folgenden Beschluss gefasst: bis zum Jahr 2050 soll der globale CO<sub>2</sub>-Ausstoß um mindestens 50 Prozent gegenüber 2008 gesenkt werden.

Der europäische Green Deal ist für die Schifffahrtsbranche nicht nur sehr wichtig, er bietet auch viele Chancen! Wenn wir unsere maritime Wirtschaft – vom Schiffsbau über Treibstoffe bis hin zu Häfen und Infrastruktur – erneuern und nachhaltig gestalten, dann investieren wir nicht nur in unsere Wirtschaft, sondern wir tragen auch wesentlich zur Umsetzung der Ziele des Pariser Klimaabkommens bei.

2019 haben wir den niederländischen Green Deal für die Seeschifffahrt, die Binnenschifffahrt und die Häfen beschlossen. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß in der Seeschifffahrt soll bis 2050 um 70 Prozent reduziert werden. Die Binnenschifffahrt soll komplett emissionsfrei und klimaneutral werden.

Eile ist geboten: Schiffe, die 2030 die Werften verlassen, sind 2050 noch in Betrieb und müssen darum dem neuen Standard entsprechen.

Im nächsten Jahr wird die Niederländische Seefahrtschule über das erste neue Schulschiff mit Hybridantrieb, Sonnenkollektoren und einen kleinen Windgenerator verfügen. Das Schiff wird in modularer Bauweise gefertigt, die auch die Nutzung von Wasserstoff ermöglicht.

Die niederländische maritime Wirtschaft hat sich zum Ziel gesetzt, in zehn Jahren dreißig emissionsfreie Hochseeschiffe im Einsatz zu haben. Und im niederländischen Green Deal wurde vereinbart, dass bis dahin auch 150 Binnenschiffe mit emissionsfreier Antriebstechnik ausgerüstet sein sollen.

Unsere Seehäfen werden sich zu Orten wandeln, an denen erneuerbare Energieträger und Güterströme als Teil der Kreislaufwirtschaft im Fokus stehen. Zum Beispiel werden in Zukunft zwischen dem Rotterdamer Hafen und der Provinz Limburg beziehungsweise Nordrhein-Westfalen Rohrleitungen für den sicheren Transport von Gasen und Flüssigkeiten eine größere Rolle spielen.

Das deutsch-niederländische Gemeinschaftsprojekt RH2INE verfolgt ein ganz konkretes Ziel: die Umstellung der Binnenschifffahrt auf Wasserstoff. So sollen bis 2024 zehn Binnenschiffe mit Wasserstoffantrieb auf dem Rhein zum Einsatz kommen.

Wie zu Zeiten der Hanse ist es von entscheidender Bedeutung, dass wir eng zusammenarbeiten, gemeinsam Schlagkraft entwickeln und miteinander auf die großen Herausforderungen unserer Zeit reagieren.

Die Schifffahrt ist naturgemäß international ausgerichtet. Deshalb brauchen wir einen ernsthaften Dialog zwischen der Europäischen Kommission und den Mitgliedstaaten. Einen Dialog über die Maßnahmen, die im Rahmen des europäischen Green Deals angekündigt wurden, aber auch über die Pläne und Ziele der IMO.

Wenn es um Innovationen geht, zählen die deutsche und die niederländische maritime Wirtschaft zur Weltspitze. Deshalb sollte es selbstverständlich sein, dass wir den Ausstoß von Emissionen im Sektor selbst reduzieren und uns nicht in anderen Sektoren freikaufen.



Meine Damen und Herren,

wir sind ehrgeizig, weil wir ehrgeizig sein müssen. Wir müssen bei der Umsetzung unserer Nachhaltigkeitsziele noch schneller werden, sowohl in den Bereichen Forschung und Entwicklung als auch bei Anwendung und Hochskalierung.

Dies erfordert gemeinsame Führung, Zusammenarbeit, Geld und Einsatz. Die Anstrengungen werden sich lohnen, denn es werden sich viele neue Möglichkeiten ergeben – für die deutsche, die niederländische und die europäische maritime Industrie, die Häfen und den Schiffbau.

Die Coronakrise hat die Welt unvorbereitet getroffen. Sie hat aber auch gezeigt, wieviel Innovationskraft in uns steckt, wenn wir auf internationale Zusammenarbeit setzen. Ich bin der festen Überzeugung, dass wir uns an die Spitze der globalen Nachhaltigkeitswende in der maritimen Wirtschaft setzen können.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

# Impuls

**Kerstin Jorna**

Generaldirektorin GD GROW, Europäische Kommission

*Es gilt das gesprochene Wort.*

Hallo und vielen Dank für die Einladung!

Ich möchte Ihnen erst einmal zu der Konferenz gratulieren, die ja doch seit 20 Jahren wirklich ein Leuchtturm ist für Debatten über diesen wichtigen Sektor. Und auch für Europa wichtig, denn mit 300 Häfen an seinen Küsten und einer sehr langen Küstenlinie ist Europa wirklich eine der führenden maritimen Mächte – würde ich sagen – und ist ein wirklich wichtiger Teil des globalen maritimen Sektors.

Natürlich, die erste Zahl, die man immer erinnert, ist die 90 Prozent. 90 Prozent unserer Güter kommen über die See. Der Binnenmarkt ist nicht denkbar ohne die Häfen, die wie die Türen sind zu der Weltwirtschaft.

Aber heute wollen wir nicht nur über den Handel sprechen und die Rolle des maritimen Sektors für den Handel, sondern auch über Technologie und was wir die Blaue Ökonomie nennen, die nämlich einen Katalysatoreffekt hat für Europas Wirtschaft. Und hier ist natürlich der deutsche maritime Sektor wiederum ein ganz wichtiger Bestandteil. 50 Milliarden Euro jährlicher Umsatz und 400.000 direkte und indirekte Jobs. Das ist ein sehr großer Industriesektor.

Durch Ihre Konferenz und die Beiträge des maritimen Sektors, die ich auch aus einem früheren Leben sehr intensiv mit begleitet habe, als ich nämlich für Seeschifffahrt zuständig war, mit Kommissar Barrot, kann ich sagen, dass die Diskussionen in Deutschland oft auch die Speerspitze sind von Diskussionen, die wir dann in der ganzen EU haben. Zum Beispiel darüber, wie man mit Klimawandel umgeht, wie man unsere Lieferketten sicherstellt.

Und wenn wir jetzt sehen, was wir nach einem Jahr Pandemie beobachten, dann zeigt sich, wie richtig diese Diskussion und dieses frühe Diskutieren auch war. Wir haben innerhalb des Binnenmarktes zunächst einmal am Anfang gesehen, dass die Grenzen teilweise geschlossen wurden, Exportverbote ausgesprochen wurden und dass der Binnenmarkt in einer wirklichen Gefahr war, nicht mehr funktionieren zu können. Das konnten wir dann schnell regeln und schnell ansprechen und es ist uns gelungen, auch die Exportrestriktionen, insbesondere für pandemiebedingte Güter, zurückzuführen. Wir haben die Green Lanes eingeführt. Aber was alle gesehen haben in dieser Situation war, wie wichtig der Binnenmarkt ist. Und in dieser Situation haben wir uns auch klargemacht, wie abhängig wir als Europäer von bestimmten Gütern sind, wie zum Beispiel aktive Inhaltsstoffe für pharmazeutische Produkte, die im Wesentlichen aus China und Indien kommen.

Und wie wichtig es ist auch für ein Level-Playing-Field zu sorgen. Und hier ist natürlich bei der Schifffahrt, beim Schiffbau sehr deutlich, dass die deutsche Industrie sich gegenüberseht sehr starken sogenannten state-owned – staatlichen – Operateuren gegenüberseht und dass ein großer Teil der Schiffsproduktion an solche Industrien in anderen Mitgliedstaaten verloren gegangen ist. Es gibt einen Hoffnungsschimmer immer noch – es gibt verschiedene –, aber einer ist zum Beispiel die Kreuzfahrtschiffe, aber trotzdem stellt sich die Frage, wie wir hier zu einem Re-Balancing des Level-Playing-Fields kommen können.

Die Kommission hat gerade letzte Woche einen Vorschlag vorgestellt, wonach wir die Beihilfen die bestimmte Unternehmen, die in ihren Ländern nicht einer Beihilfekontrolle unterliegen, die Unternehmen in Europa, wie diese Beihilfen aus-

gesteuert werden können. Sowohl wenn es darum geht, Unternehmen in Europa zu erwerben wie auch, wenn es darum geht, Aufträge für öffentliches Auftragswesen in Anspruch zu nehmen. Dieser Vorschlag, der eine lange – wie soll ich sagen – Entwicklungszeit gehabt hat, liegt nun auf dem Tisch des Gesetzgebers und wir hoffen, dass das ein Teil schnell werden wird, für die Lösung des Problems des ungleichen Playing-Fields.

Wir haben auch letzte Woche ein Update unserer Industriestrategie vorgestellt – und zwar ein Update war nötig, weil wir mit den Verwerfungen, die ich schon angesprochen habe, aus der Pandemie zu kämpfen haben in Europa. Das Update war auch notwendig, weil wir uns klar gemacht haben, wie bedroht manchmal unsere Lieferketten sind und wir das besser verstehen müssen. Und der dritte Grund, warum wir dieses Update haben war, weil wir unsere Ambitionen zum Klima jetzt wirklich ausgedrückt haben in einem Klimagesetz und wir nun verschiedene Schritte nehmen müssen, um das auch wirklich umzusetzen.

Und in der Strategie sehen Sie insbesondere einen Block von Maßnahmen für den Binnenmarkt, um den Binnenmarkt auch in Krisenzeiten fit zu halten, ein Instrument, um in der Krise eben auch reagieren zu können ohne nur reagieren zu können, sondern auch wirklich agieren zu können, zusammen und antizipieren. Und dann haben wir sozusagen das Spotlight gerichtet auf den, was wir nennen Green Business Case. Wie wird aus der Green Deal Ambition wirklich ein Geschäftsmodell, wonach unsere Unternehmen hier auch investieren können und Investoren auch helfen werden dabei.

Und ein dritter Punkt ist, was machen wir mit den Abhängigkeiten, die wir feststellen in unseren Lieferketten. Wir haben dazu Methoden, eine

Methodologie vorgeschlagen und dann eben auch eine Toolbox, wie man mit solchen Abhängigkeiten umgehen kann. Dazu gehört Diversifizierung, dazu gehören unsere handelspolitischen Kontakte mit den verschiedenen Staaten, mit denen wir Freihandelsabkommen haben, zum Beispiel im Bereich Rohstoffe können wir mit Kanada sprechen. Es gibt auch Möglichkeiten in bestimmten Situationen eine europäische Lieferkette aufzubauen. Das machen wir im Bereich Batterien, und das ist ja auch für verschiedene Antriebe wichtig im Bereich des maritimen Sektors. Und wir haben mit dieser Strategie das erste Mal wirklich durchleuchtet das Problem der strategischen Abhängigkeiten und mit welchen Mitteln wir hier zusammen vorgehen können.

Ich möchte jetzt noch ein Wort sagen über die Grüne Agenda und die Blaue Agenda. Unserer Meinung nach müssen diese mehr zusammenkommen. Wir haben auch verschiedene Initiativen ergriffen, zum Beispiel die Sustainable and Smart Mobility Strategy, wo wir insbesondere grüne Energie, die aus dem Meer kommt, befördern wollen, Short-Sea-Shipping und auch die Inland Waterways. Ich möchte insbesondere auf das Programm NAIADES hinweisen, wo es für die Binnenschifffahrt eben um eine Renovierung und eine Verbesserung des Schiffsparks geht, mit dem wir in Europa eben Güter auch transportieren können mit wesentlich weniger Ausstoß. Wir sehen uns die Neuformulierung der Recyclingverordnung für Schiffe an und wir haben auch innerhalb der Taxonomie für Privatinvestoren Regeln für bessere Investitionen in diesem Bereich.

Und das letzte, was ich sagen wollte, nichts geht ohne Skills. Und insofern haben wir eine Blue Skills Strategy entwickelt, die dazu führen soll, dass die Metiers und die Skills im Bereich des maritimen Sektors, auch dass da entsprechende Finanzierung zur Verfügung steht, um dieses zu entwickeln.

Vielleicht ende ich hier. Was ich mitgeben will ist, dass wir den maritimen Sektor nicht nur als Handelssektor sehen, sondern auch als Industriesektor und dass wir zusammenarbeiten müssen, um den Green Deal auch für diesen blauen Sektor möglich zu machen. Vielen Dank!

# Impuls



**Annegret Kramp-Karrenbauer**  
Bundesministerin der Verteidigung

*Es gilt das gesprochene Wort.*

Moin hier aus Bonn und ich freue mich, dass ich bei der 12. Nationalen Maritimen Konferenz dabei sein kann – wenn auch nur virtuell. Und ich darf ganz herzlich grüßen: natürlich vor allen Dingen Herr Brackmann, alle, die in den Panels heute diskutieren und alle, die diese Konferenz mitverfolgen!

Das Programm ist voller interessanter Panels und Vorträge. Das Branchenforum „Maritime Sicherheit, Marine und Schlüsseltechnologien“ liegt mir dabei natürlich besonders am Herzen und ich möchte dazu gerne auch einige Gedanken mit Ihnen teilen.

Eben hat Herr Brackmann zurecht darauf hingewiesen, dass in Zukunft die Ozeane, das Meer, eine noch stärkere Rolle und eine noch stärkere Bedeutung haben werden, spielen werden, als das schon der Fall ist. Und das bedeutet auch, dass das Thema maritime Sicherheit eine größere Rolle spielen wird.

Das liegt auf der Hand: Deutschland ist Exportnation, ist Nummer 2 der weltweiten Containerschifffahrt und hat zuerst einmal ein ureigenes Interesse an sicheren und freien Seewegen. Aber es geht aus meiner Sicht eben auch um sehr viel mehr: Es geht um unsere regelbasierte Weltordnung, denn auf See spiegelt sich die Erosion dieser Ordnung ein Stück weit wider. Meere sind Schauplatz militärischen Säbelrasselns, wenn Sie so wollen. Da wird Völkerrecht gebrochen, territoriale Unversehrtheit in Frage gestellt und die freie Schifffahrt aufs Spiel gesetzt.

Wir in Deutschland haben ein vitales Interesse an verlässlichen Regeln und an dieser liberalen internationalen Ordnung. Und die wird eben auch zu

Wasser verteidigt. Die Deutsche Marine hat sich also in den Dienst des freiheitlichen Ordnungsmodells zu stellen.

Das ist der Grund, weshalb wir im August eine Fregatte in den Indo-Pazifik schicken – wir setzen damit ein klares Zeichen für freie Handelswege und territoriale Unversehrtheit. Ja, manche sagen, das ist nur ein Symbol, aber es ist eines, das insbesondere von unseren Partnern im Indo-Pazifik, die die gleichen Werte teilen wie wir, sehr wohl wahrgenommen wird und schon seit einer langen Zeit erwartet worden ist. Wir beteiligen uns dort an der Kontrolle des Waffenembargos gegenüber Nordkorea und wir üben mit unseren Wertepartnern und stärken damit auch das demokratische Band.

Aber wenn man ganz ehrlich ist, dann müssen wir gar nicht erst bis in den Indo-Pazifik schauen, um die Bedeutung maritimer Sicherheit zu erkennen: Blicken wir also auf unsere unmittelbare Nachbarschaft. Blicken wir auf Russland.

Maritime Sicherheit ist ein essentieller Bestandteil unserer Landes- und Bündnisverteidigung:

- In der Ostsee, wo Deutschland unter den NATO- und EU-Anrainern die größte Marine hat. Daraus erwächst eine besondere Verantwortung für unsere Alliierten und Partner.
- Im Nordatlantik mit Blick auf das Seegebiet zwischen Grönland, Island und Großbritannien, wo unsere zentralen transatlantischen Versorgungslinien laufen und Tiefseekabel zwischen Europa und Amerika geschützt werden müssen.
- Im Schwarzen Meer, wo Russland aggressiver wirkt und NATO- und EU-Partner stärker unter Druck gesetzt werden.

Es wird also deutlich – und das ist mein zweiter Punkt: Die Aufgaben – oder lassen Sie es mich so

formulieren: die Erwartungen an unsere Marine sind enorm und vielfältig, vom internationalen Krisenmanagement bis zur Landes- und Bündnisverteidigung.

Und Tag für Tag übernehmen die Frauen und Männer unserer Marine Verantwortung in zahlreichen Einsätzen und Übungen:

- für die Durchsetzung des UN-Waffenembargos gegen Libyen im Rahmen der EU-Mission IRINI,
- für die Ausbildung der libanesischen Marine im Rahmen der UN-Mission UNIFIL,
- für die Kontrolle strategisch wichtiger Seewege und den Schutz unseres Bündnisgebietes in den vier stehenden Flottenverbänden der NATO in Mittelmeer, im Nordatlantik, in Nord- und Ostsee.

Das sind nur einige Beispiele, die zeigen, was unsere Marine leistet, hier bei uns im Bündnisgebiet genauso wie in der Welt.

Und, meine sehr geehrten Damen und Herren, diese Erwartungen an uns werden weiter zunehmen. In den nächsten Jahren wird den Seewegen eine besondere strategische Bedeutung zukommen. Darüber konnte ich auch vor zwei Wochen mich mit den Soldatinnen und Soldaten der Einsatzflottille 2 bei meinem Besuch in Wilhelmshaven austauschen. Einsatz, Ausstattung und Ausbildung waren da das große Thema, über das wir uns unterhalten haben.

Um ihren Auftrag zu erfüllen, müssen die Soldatinnen und Soldaten unserer Marine natürlich hervorragend ausgebildet werden, sie müssen aber auch das bestmögliche Material zur Verfügung haben.

Und das führt mich zu meinem dritten Punkt, nämlich dem Marineschiffbau.

Wir dürfen uns nichts vormachen, es ist kein Geheimnis, dass unsere Flotte, gemessen am Bedarf, zu klein und noch nicht modern genug ist. Das ist das Ergebnis auch von Weichenstellungen in der Vergangenheit. Wir haben diesen Kurs geändert und die ersten Ergebnisse kann man durchaus sehen:

In den letzten Jahren hat die Marine drei neue Fregatten der Klasse F125 erhalten, eine vierte kommt noch in diesem Jahr. Das zweite Los der Korvette 130 ist im Bau und die 126er-Fregatten sind unter Vertrag. Beim U-Boot-Projekt mit unseren norwegischen Partnern stehen wir kurz vor einem Vertragsabschluss, den wir noch in diesem Sommer unter Dach und Fach bringen.

Es tut sich also was. Aber zur Wahrheit gehört eben auch dazu, dass diese Kraftanstrengung noch nicht ausreicht und dass sie auch noch nicht in allen Teilbereichen zu dem Ergebnis geführt hat, das wir insbesondere unseren Männern und Frauen in der Marine schuldig sind und das wir brauchen, um die Sicherheit, mit der wir beauftragt sind, auch zu gewährleisten.

Und deswegen ist es mir ein großes Anliegen, dass wir uns beim Thema materielle Einsatzbereitschaft noch einmal zusammensetzen und sehr kritisch – auch selbstkritisch – darüber reden, wo wir besser werden können und besser werden müssen. Wir haben das bei anderen Systemen – beim Heer etwa beim Puma, bei der Luftwaffe beim Eurofighter oder beim A400M – bereits praktiziert, in einer guten Partnerschaft mit der Industrie. Und wir sehen: da gibt es jetzt Fortschritte.

Ich will ganz offen sagen, dass mich die Situation bei den Fregatten der 125er-Klasse noch nicht zufriedenstellt. Wir haben noch eine zu große Zeit-

spanne von der Auslieferung bis zur wirklichen Einsatzbereitschaft und deswegen möchte ich mich in kurzer Zeit zusammen mit dem Verantwortlichen der Marine und dem Ministerium und vor allen Dingen aber auch mit den Verantwortlichen der Industrie noch einmal zusammensetzen, um zu überlegen, wo wir auch in dieser Kooperation noch besser werden können. Damit unsere Industrie auch unter Beweis stellen kann, was sie leisten kann und wir eine bessere materielle Einsatzbereitschaft herstellen als das bisher der Fall ist.

Zweiter wichtiger Punkt in diesem Zusammenhang ist die Festlegung des gesamten Marineschiffbaus als nationale verteidigungsindustrielle Schlüsseltechnologie. Es hat eine Zeit lang gedauert, aber ich bin sehr froh, dass es im vergangenen Jahr funktioniert hat. Für uns ist klar, dass diese Schlüsseltechnologie eben nicht nur den Neubau von Schiffen und Booten, sondern auch die Materialerhaltung beinhaltet. Das ist auch – ich habe das eben angesprochen – für die Einsatzbereitschaft der deutschen Marine essentiell.

Die Einsortierung des Marineschiffbaus in diese strategisch relevante Kategorie war ein richtiger und wichtiger Schritt. Einerseits natürlich für den Industriestandort Deutschland, für eine leistungsfähige und wettbewerbsfähige nationale Schiffbauindustrie. Es geht aber nicht nur darum, tausende Arbeitsplätze zu sichern, sondern auch das heimische Know-how weiterzuentwickeln und Wertschöpfung in Europa zu fördern.

Andererseits bedeutet diese Festlegung für mich aber auch noch mehr: Es geht um unsere ureigene Handlungsfähigkeit, also letztendlich um so etwas wie strategische Souveränität im richtig verstandenen Sinne. Darum, dass wir essentielle Kapazitäten für unsere Sicherheit und Verteidigung bei uns in

Deutschland erhalten können und entsprechende Kompetenzen fördern können.

Das bedeutet eine große Verantwortung nicht nur für das Ministerium, nicht nur für die Bundeswehr, für die Marine, sondern eben auch für die Industrie. Und das hat sehr viel mit gegenseitigem Vertrauen zu tun, das wir uns entgegenbringen.

Deswegen glaube ich, dass wir uns auch an dieser Stelle noch einmal zusammensetzen müssen. Denn die Anforderungen an beide Seiten, an den Schiffbau, aber auch an uns, die wir diese Schiffe nutzen, sie wachsen:

An den Schiffbau mit Blick auf die neuen Technologien – wir konnten ja gerade eben schon neuste Entwicklungen auch im anderen Zusammenhang sehen: von der fortschreitenden Automation von Schiffanlagen über die Integration unbemannter Systeme und modernster Sensoren bis zur Verwendung digitaler Kommunikationsnetze. Das wiederum hat Konsequenzen für Konstruktion, Betrieb, Instandhaltung von Marineeinheiten und natürlich auch für den Betrieb, für den Dienst auf diesen Einheiten. Das sind Herausforderungen für Bundeswehr und für Industrie gleichermaßen.

Wenn wir diesen Anforderungen nicht auf beiden Seiten gerecht werden, dann leidet die Einsatz-

bereitschaft unserer Marine, unserer Bundeswehr. Und das ist etwas, was wir uns auch als einer der großen und wichtigen Partner in der NATO, aber auch in der Europäischen Union und auch mit Blick auf die Sicherheit unserer eigenen Bürgerinnen und Bürger nicht erlauben können und auch nicht erlauben wollen.

Deswegen haben wir an diesem Punkt sehr viel zu tun.

Die Nationale Maritime Konferenz, die heute in diesem besonderen Format stattfindet, trägt dazu bei, dass in den entsprechenden Panels und Foren darüber offen und ehrlich diskutiert und gesprochen wird. Die Probleme zu erkennen und für sie gemeinsam innovative Lösungen zu entwickeln, das ist der Weg, den wir gehen müssen. Gemeinsam Hand in Hand, Industrie auf der einen Seite und die Bundeswehr als Partner auf der anderen Seite. Und ich hoffe sehr, dass wir heute in diesem Rahmen, aber auch bei anderen zukünftigen Gelegenheiten, diesen Weg weiter gemeinsam und erfolgreich beschreiten können.

Ich glaube, dass sowohl die Industrie, aber vor allen Dingen auch die Bundeswehr und am Ende die Sicherheit unseres Landes davon profitieren werden.

Vielen Dank!



# Perspektivimpuls



**Andreas Scheuer**

MdB, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

*Es gilt das gesprochene Wort.*

Moin, herzliche Grüße aus Berlin nach Rostock.

Wirtschaft braucht Meer. Und das Meer braucht eine moderne und vor allem eine saubere Schifffahrt. Nur so bleibt das Schiff auch in Zukunft für viele das Verkehrsmittel der Wahl, wenn es um Transporte und Logistik geht.

Besonders für Deutschlands Anbindung an den Welthandel ist eine starke Schifffahrt entscheidend.

60 Prozent der deutschen Exporte verlassen über den Seeweg das Land. Beim Warenverkehr innerhalb Europas sind es sogar 70 Prozent im Kurzstreckenverkehr.

Während der herausfordernden Zeiten aufgrund von Corona und der Suezkanal-Blockade, haben wir sehr praxisorientiert zusammengearbeitet. In vielen Gesprächen mit Reedern, Häfen und den Verbänden haben wir dafür gesorgt, dass die Lieferketten funktionieren. Seeschifffahrt und Häfen waren stets verlässliche Partner – obwohl die Krise vor allem SIE besonders hart getroffen hat. Sie haben gezeigt, dass sie krisenresistent sind. Das Beispiel Suezkanal hat außerdem deutlich gemacht, dass es wichtig ist, verkehrsträgerübergreifend zu arbeiten: Hier saßen natürlich auch Schienen-Logistiker mit am Tisch. Denn um die Lieferketten halten zu können, müssen wir ganzheitlich denken. In schwierigen Zeiten brauchen wir verlässliche Partner, auf dem Wasser, in den Häfen und Logistikzentren. Vielen Dank dafür! Ich möchte vor allem das Logistikpersonal hervorheben – die Bundeskanzlerin hat es heute ja auch schon gemacht – die Seeleute, die täglich unterwegs sind und vor neue Herausforderungen gestellt werden.

Wir haben in der Pandemie viel dazugelernt. Während der deutschen EU-Ratspräsidentschaft hatten wir in Hamburg die große Green Shipping Konferenz und das Schwerpunktthema Krisen- und Notfallplan. In der Pandemie hat sich gezeigt, welche enorme Bedeutung Schifffahrt und Häfen für unsere Versorgung und den weltweiten Handel haben. Ohne diese Robustheit des Systems hätten wir deutlich stärkere Einschläge für unsere wirtschaftliche Entwicklung gehabt.

Die maritime Wirtschaft braucht Sicherheit, Perspektive und Planbarkeit. Wir müssen sie unterstützen, auch weil natürlich weitere Branchen da dranhängen, die für den Wohlstand in Deutschland so wichtig sind, vor allem für die industrielle Produktion. Mein Ministerium wird alles dafür tun, sie weiter zu stärken.

Klimaschutz und Digitalisierung sind dabei Treiber und Chance zugleich. Ich war als Staatssekretär vor Jahren in China und habe über Green Logistics referiert. Das ist aktueller denn je. Wir haben immer bewiesen, dass wir flexibel sind, dass wir nach vorne schauen, dass wir auch anpassungsfähig sind. Oder anders gesagt, dass wir so innovativ sind, dass sich die Welt auch manchmal an uns anpassen muss.

Einen entscheidenden Einfluss für die Zukunft der Seeschifffahrt hat natürlich auch die Aus- und die Weiterbildung. Mit dem „Maritimen Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt“ tragen wir dazu bei, das Know-how für die gesamte Branche am Standort Deutschland zu sichern, auch wenn die Herausforderung groß ist. Gleichzeitig steigern wir damit die Attraktivität der Berufe in der Seeschifffahrt. Es kommen natürlich

durch die Digitalisierung weitere Berufsfelder dazu, an die man vor Jahren noch nicht gedacht hat. Unser Ziel ist, dieses breite Bündnis mit möglichst allen Partnern weiterzuentwickeln und auch die Ausbildungsplatzförderung fortzuführen. Darüber hinaus ist es mir wichtig, dass die Maßnahmen des Gesamtpaketes zur Stärkung der deutschen Flagge jetzt verlängert werden, natürlich im EU-beihilfenrechtlich zulässigen Rahmen.

Das zentrale Zukunftsthema in der gesamten Verkehrsbranche ist der Klimaschutz. Im Hinblick auf die angekündigten strengeren europäischen Klimaziele für 2030 zeichnet sich ab, dass wir hier noch mehr Dynamik brauchen. Damit etwa Handelsflotten modernisiert werden können, müssen wir die richtigen Rahmenbedingungen schaffen. Wir brauchen eine Innovationsoffensive – vor allem im Thema der Antriebe. Für die Forschung in klima- und umweltfreundliche maritime Antriebstechnologien leistet das Innovationscluster „e4ships – Brennstoffzellen im maritimen Einsatz“ bereits einen aktiven Beitrag. Ich freue mich außerdem, dass das BMVI-Förderprogramm zur nachhaltigen Modernisierung von Küstenschiffen Anfang 2021 an den Start gehen konnte.

Zudem plädiere ich dafür, das LNG-Förderprogramm des BMVI für die Seeschifffahrt über das Jahr 2021 hinaus technologieoffener fortzuführen. Solange noch keine anderen Antriebstechnologien für die internationale Seeschifffahrt verfügbar sind, die noch klima- und umweltfreundlicher und gleichzeitig praxistauglich sind, bleibt LNG für mich eine wichtige Brückentechnologie. Hier geht der Appell auch an alle anderen Ministerien der Bundesregierung im Verkehrsbereich, die Technologieoffenheit mit zu unterstützen. Mit großem Interes-

se verfolge ich auch die Planung zum Aufbau eines LNG-Terminals bei Ihnen in Rostock. Wir hoffen, dass der Bau in diesem Jahr starten kann. Im BMVI-Haushalt stehen dafür 16 Millionen Euro bereit.

Der Welthandel über die Meere braucht nicht nur moderne Schiffe, sondern auch leistungsfähige Häfen. Deutsche See- und Binnenhäfen sind für die gesamte Volkswirtschaft von herausragender Bedeutung. Sie sind Logistikdienstleister sowie Wachstumsmotoren und sichern Deutschlands Rolle als eine der führenden Exportnationen der Welt.

Technologische Innovationen und digitale Infrastrukturen werden einen enormen Modernisierungsschub in den Häfen auslösen. Derzeit stecken sie mitten in der Transformation – und wir unterstützen sie dabei.

Mit den Förderprogrammen „IHATEC“ und „Digitale Testfelder in Häfen“ stellt das BMVI den Umweltschutz in Häfen und die Digitalisierung der Hafeninfrastruktur in den Fokus. Ziel ist das Erforschen innovativer Hafentechnologien sowie deren Etablierung am Markt. In den ersten Förderaufrufen sind bereits viele spannende Projektskizzen eingegangen. Auch das Optimieren der Seehafenzufahrten und Hinterlandbindungen über Schiene, Straße und Wasserstraße sind für die Zukunft unserer Häfen von entscheidender Bedeutung. Wir erwarten, dass es auch mit der Zufahrt zum Rostocker Hafen zügig voran geht – 128 Millionen Euro stehen im BMVI-Haushalt dafür bereit. Wir wollen, dass die Häfen leistungsfähig sind und von Schiffen mit größeren Volumina und größerem Tiefgang angefahren werden können.

Schwerpunkte für Investitionen von Bund, Ländern und Kommunen liegen im Vertiefen der Hafengewässer. Darauf haben wir einen Blick, nicht nur in Rostock, sondern auch im Nord-Ostsee-Kanal, der Unter- und Außenelbe, der Ems und der Weser. Und dass wir auch große Projekte umsetzen können, sieht man ja an der Fahrrinnenanpassung an der Elbe. 17 Jahre haben wir darüber diskutiert und geplant. Etwa 17 Monate hat man für die Maßnahme gebraucht.

Klar ist: Das Stärken der deutschen Hafenwirtschaft erfordert eine koordinierte Zusammenarbeit bei strategischen Entscheidungen der Infrastruktur- und der Wirtschaftspolitik. Ein Großteil der Maßnahmen des aktuell geltenden, auf zehn Jahre angelegten Nationalen Hafenkonzepts von 2015 ist umgesetzt. Jetzt werden wir zusammen mit der Wirtschaft und den Ländern neue Strategien erarbeiten – als Leitfaden für die Hafenpolitik des Bundes. Ich bin überzeugt: Mit dem gemeinschaftlichen Ansatz aller Akteure werden wir nochmal die Wettbewerbsfähigkeit stärken.

Deutschland ist längst einer der wichtigsten Schifffahrtsstandorte weltweit. Sorgen wir dafür, dass das so bleibt! Nur mit Flexibilität, mit einem strategischen Vorgehen, mit einem gemeinschaftlichen Ansatz, können wir die Erreichung der Klimaziele und die neuen Herausforderungen der Digitalisierung meistern. Dazu lade ich Sie herzlich ein.

Herzlichen Dank!

# Impuls



**Annick Girardin**  
Ministerin für Meeresangelegenheiten,  
Frankreich

*Übersetzung aus dem Französischen*

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin,

sehr geehrte Ministerinnen und Minister,

sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihre Einladung. Es war mir ein Anliegen, an dieser Konferenz teilzunehmen – selbst aus der Distanz –, denn wir brauchen mehr denn je eine gemeinsame maritime Vision.

Ich kenne die Ergebnisse der 11. Nationalen Maritimen Konferenz, und sie legen folgende Feststellung nahe: Frankreich und Deutschland teilen eine maritime Zielsetzung und eine maritime Vision.

Die maritimen Mitgliedstaaten, ja sogar die gesamte europäische Bevölkerung ist vom Meer abhängig. Die Gesundheitskrise zeigt es: Die maritime Wirtschaft ist aufgrund des Warenverkehrs und des Transports von Medizingütern überlebensnotwendig für die Staaten.

Wir sind uns einig in der Auffassung, dass es hinsichtlich Wirtschaft, Energie und Nahrungsmittel für die Zukunft der EU nicht ohne maritime Entwicklung geht, denn ein zunehmender Anteil dieser Produktionszweige wird vom Land aufs Meer verlagert werden. In allen europäischen Instanzen muss regelmäßig an diese Abhängigkeit erinnert werden. Daher rufe ich zu einer starken und ehrgeizigen integrierten europäischen Politik auf.

Dabei möchte ich betonen, dass die deutsche Präsidentschaft die europäische maritime Agenda, insbesondere mit den Ratsschlussfolgerungen zur Förderung der europäischen Zusammenarbeit im Bereich Meeresenergie, sowie durch die Konferenz

zu grüneren Häfen und grünere Seeverkehr vorangebracht hat.

Wir unterstützen besonders Ihre hervorragende Initiative „Strategischer Kompass“. Dieser europäische strategische Ansatz muss auch vollumfänglich die maritime Dimension mit einschließen, die bei der Krisenprävention und bei der Lösung von Krisen eine zentrale Rolle spielt. Europa muss sich als maritime – wirtschaftliche, wissenschaftliche, militärische – Macht sehen.

Bald wird Frankreich die Präsidentschaft im Rat der Europäischen Union übernehmen. Wir werden damit in der Folge mehrerer maritimer Präsidentschaften stehen, die Europas maritime Ausrichtung stärken müssen.

In vier zentralen Bereichen sind Fortschritte möglich: Schaffung eines europäischen maritimen Raumes mit hohen Sozial- und Umweltstandards, Schutz der maritimen Autonomie Europas, Ausbau von Innovationen insbesondere hinsichtlich des Baus der Schiffe der Zukunft in Europa, Erneuerung der europäischen Fischereipolitik unter Post-Brexit-Bedingungen zur Positionierung unserer Unternehmen auf den Leitmärkten.

Wir müssen uns den folgenden großen Herausforderungen stellen, die auch regelmäßig in der Tagespresse diskutiert werden: die Bekämpfung sämtlicher Facetten der Wasserverschmutzung in Europa, die CO<sub>2</sub>-Neutralität im Seeverkehr, die Sicherung des Seeverkehrs und die europäische Autonomie.

Außerdem muss Europa den jungen Generationen eine positive, konstruktive Botschaft für die Zukunft vermitteln. Denn, wie Sie zurecht unterstreichen: Die Schiffsindustrie und die Handels-

marine sind herausragende Industriezweige mit neuen Arbeitsplätzen zu Lande und zu Wasser, und sie sind Teil des ökologischen Wandels.

Gleichzeitig muss Europa eine Referenz für den Schiffsbau 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 muss unter fairen Wettbewerbsbedingungen geschehen, damit sich die Mühe für die gewissenhaftesten Akteure unter den Häfen und Unternehmen bezahlt macht. Da wir uns auf einem globalisierten Markt bewegen, müssen wir auch die Arbeiten im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation unterstützen.

Für eine ehrgeizige maritime Politik in Europa bedarf es einer guten Governance. Eine verbesserte europäische Governance der maritimen Politik bedeutet, diese zu einer Querschnittsaufgabe zu machen. Für die Weltmeere ist dies angesichts der globalen Herausforderungen von entscheidender Bedeutung.

Der Schutz und die nachhaltige Bewirtschaftung der Meere sind, wie Sie wissen, weltweit eine Herausforderung, für die es sowohl einer supranationalen Vision als auch einer gebietsbezogenen Governance bedarf. Das Ministerium für Meeresangelegenheiten ist unsere Antwort auf die Zielsetzung der guten Governance.

Wir brauchen eine integrative und planerische Vision für das Meer. Ich setze mich für ein ausgewogenes Zusammenspiel zwischen Nutzen und Nutzern, Schöpfung und Wertschöpfung ein. Dieses Gleichgewicht bedarf dringend der Abstimmung und Planung auf lokaler Ebene.

Nehmen wir das Beispiel der erneuerbaren Meeresenergien. Um die für 2050 angestrebten 350 GW zu erreichen, werden über 800 Milliarden Euro investiert werden. Das Ministerium für Meeresangelegenheiten ist nicht das Ministerium für den Ausbau der erneuerbaren Meeresenergien. Es hat vielmehr die Aufgabe dafür Sorge zu tragen, dass die Energieproduktion verstärkt auf beziehungsweise in das Meer verlagert wird und die erneuerbaren Meeresenergien mit den verschiedenen Nutzen und Nutzern der Meere zu verknüpfen. Projekte im Bereich der erneuerbaren Meeresenergien sind in erster Linie gebietsbezogene Projekte, eine Abstimmung ist hier also unabdingbar.

Ich möchte auf die großen Fabriken für Komponenten wie Rotorblätter und Gondeln hinweisen, die wir in Frankreich haben. Jetzt muss nur noch der Rest des Ökosystems strukturiert werden. Die Möglichkeiten sind riesig!

Mit 11 Millionen km<sup>2</sup> verfügt Frankreich über das größte Meeresgebiet in Europa und das zweitgrößte weltweit. Frankreich ist in drei Weltmeeren präsent. Die blaue Wirtschaft bietet ohne Tourismus 300.000 direkte Arbeitsplätze und steht für eine Produktion im Wert von 69 Milliarden Euro. Frankreich gehört bereits zur Weltspitze beim Export von Dienstleistungen im Bereich Offshore-Förderung, beim Segelschiff- und Schlauchbootbau.

Für den Ausbau des Sektors braucht es Seeleute, Schiffe, Industrie und eine gute Portion Innovation. Zur Stärkung des maritimen Wirtschaftsstandortes will die französische Regierung bis zum Sommer an der Wettbewerbsfähigkeit der französischen Flagge arbeiten. Sie strebt die Schaffung von 500 Arbeitsplätzen bis zum Jahr 2022 sowie von 5000 Arbeitsplätzen bis zum Jahr 2030 an. Im Sommer werden Gewerkschaftsverbände, Industriever-

treter und der Staat eine entsprechende Vereinbarung erarbeiten.

Ich sage es immer wieder: Die Planung von Maßnahmen und Nutzung gelingt nur in Kenntnis des maritimen Umfelds. Das ist offensichtlich für den Fischfang, die erneuerbaren Meeresenergien und die Verwaltung eines Küstenabschnitts.

Vieles ist aber noch unbekannt: 90 Prozent der Tiefsee sind noch nicht kartographiert. 20 Prozent unserer Fischbestände werden ohne grundlegendes Wissen und Evaluierung bewirtschaftet. Dieses Wissen muss in den Dienst des Fortschritts für die Unternehmen und Menschen gestellt werden, die vom Meer leben. Mit ihren Copernicus-Diensten, insbesondere denen zur Meeresumwelt, geht die Europäische Union also mit gutem Beispiel voran.

Forschung setzt Kooperation voraus. So werden wir Methoden zur Nutzung umweltfreundlicher Ressourcen entwickeln können. So arbeitet die deutsche Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe beispielsweise mit dem französischen Meeresforschungsinstitut Ifremer an einem europäischen Wissenschaftsprojekt. Ziel ist die Erforschung der Umweltauswirkungen der Förderung von mineralischen Rohstoffen aus der Tiefsee. Diesem Beispiel müssen weitere folgen.

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin, meine Damen und Herren, 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 und dynamischen maritimen Wirtschaft in Europa. Arbeiten wir gemeinsam daran!

Vielen Dank.

# Rede



## **Kitack Lim**

Generalsekretär der International Maritime Organization (IMO)

*Übersetzung aus dem Englischen*

Frau Bundeskanzlerin,

sehr geehrte Damen und Herren,

es ist mir eine große Freude, anlässlich dieser wichtigen Veranstaltung zu Ihnen zu sprechen.

Deutschland hat eine lebendige maritime Wirtschaft und eine herausragende maritime Tradition. Deutschland zeigt, dass die maritime Wirtschaft Motor für nationales und globales Wirtschaftswachstum sein kann und dass die gesamte Wirtschaft von der Förderung von Investitionen und Wachstum im maritimen Sektor profitieren kann. Auch als die Corona-Pandemie das Leben so vieler Menschen auf den Kopf gestellt hat, blieben deutsche Häfen ein entscheidendes Glied der Lieferkette. Die Schifffahrt hat während der gesamten Pandemie die Versorgung mit lebensnotwendigen Gütern gewährleistet.

Wir alle sind weltweit von der Schifffahrt abhängig – und vom globalen Regelwerk der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation IMO. Die Schifffahrt ist wahrlich lebenswichtig – genauso wie die Beschäftigten der Branche. Viele der derzeit mehr als eine Million Seeleute arbeiten Monate länger als vertraglich vereinbart auf See, da die Covid-19-Beschränkungen ihre Reisefreiheit einschränken.

Gemeinsam mit unseren Schwesterorganisationen der Vereinten Nationen und Sozialpartnern arbeiten wir bei der IMO weiter unermüdlich an der weltweiten Anerkennung von Seeleuten als Angehörige „systemrelevanter Berufe“ und an der Priorisierung ihrer Impfung, um den sicheren Grenzübertritt von Seeleuten zu erleichtern. An dieser Stelle möchte ich Deutschland meinen herzlichen Dank dafür aussprechen, dass es wie mehr als 50

weitere IMO-Mitgliedstaaten Seeleute als systemrelevant eingestuft hat, und möchte Sie um Ihre Unterstützung unserer Bemühungen zur beschleunigten Impfung unserer Seeleute bitten.

In diesem Zusammenhang möchte ich Sie auf das diesjährige globale Motto der Seeschifffahrt hinweisen – „Seeleute: das Herzstück der Zukunft der Schifffahrt“. Damit senden wir die klare Botschaft aus, dass wir alle die Rechte von Seeleuten schützen und auf ihren außergewöhnlichen Beitrag aufmerksam machen müssen.

Wir müssen auch über die Pandemie hinaus denken. Wir müssen vor allem Lösungen finden, um für die Zeit nach Covid-19 besser aufgestellt zu sein. Es gilt, viele Lehren zu ziehen.

Dazu gehört die Notwendigkeit des Ausbaus der Digitalisierung und Standardisierung von Schiffankunftsverfahren. Informationsaustausch über digitale Plattformen ist effizient und sicher mit Blick auf Covid. Eine stärkere Nutzung von Vorabinformationen zur Ankunft kann außerdem zu einer Reduzierung von Abgasen durch Schiffe mittels „Just-in-time-Ankünften“ beitragen. Das Konzept „Maritime Single Window“ muss noch mehr Zustimmung finden, um die Effizienz zu verbessern, indem alle von verschiedenen Regierungsstellen benötigten Informationen über ein einheitliches Portal bereitgestellt werden können, und um Hafenaktivitäten zu Gunsten der Lieferkette zu modernisieren. Dazu ist eine engere Zusammenarbeit auf mehreren Ebenen notwendig.

Wir werden uns für eine erneute Schwerpunktsetzung auf Kapazitätsaufbau und Unterstützung dafür einsetzen, dass alle Länder mit ins Boot der digitalen Reise geholt werden und eine stärkere Kooperation zwischen Schifffahrt, Häfen und Logistik zur Priorität machen.

Der Kampf gegen den Klimawandel gehört zu den wesentlichen Schwerpunkten der IMO und ist gleichzeitig eine der größten Herausforderungen, insbesondere für die Schifffahrt. Mit ihrer Auftaktstrategie zur Reduzierung von Treibhausgas-Emissionen „Initial Greenhouse Gas Strategy“ hat die IMO die Weichen dafür gestellt, von der Schifffahrt verursachte Treibhausgas-Emissionen schrittweise zu verringern. Wir müssen auf dem bisher Erreichten aufbauen. Wir haben viele der in der Strategie dargelegten möglichen Maßnahmen weiterentwickelt. Im Juni dieses Jahres werden wir hoffentlich wichtige kurzfristige Maßnahmen zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Intensität aller Schiffe verabschieden.

Zusammenarbeit, Kooperation ist ganz entscheidend, insbesondere wenn es um den Klimaschutz geht. Die Seeschifffahrt ist global, und wir können niemanden zurücklassen. Deshalb wird die Verabschiedung von verbindlichen Maßnahmen jeweils mit einem Prozess der umfassenden Analyse der Auswirkungen der Maßnahmen auf Staaten einhergehen – unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse von Entwicklungsländern und vor allem von kleinen Inselentwicklungsländern und den am wenigsten entwickelten Ländern.

Längerfristig wurden Anreize für die Abkehr von fossilen Kraftstoffen zur Erreichung der Dekarbonisierung bereits in der Initial GHG Strategy der IMO als mögliche mittelfristige Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Strategie 2023 identifiziert.

Wir brauchen in der Schifffahrt neue Technologien, neue Kraftstoffe und Innovationen. CO<sub>2</sub>-arme Kraftstoffe wie Wasserstoff, Ammoniak und Methanol werden derzeit getestet. Darüber hinaus gilt es, weitreichendere Fragen zu beantworten – bezüglich der Gewährleistung der Sicherheit von Schiffen und des Umgangs von Besatzungen mit neuartigen Kraftstoffen, bezüglich der weltweiten



Erzeugung von und Versorgung mit erneuerbaren Kraftstoffen für die Schifffahrt und bezüglich des gesamten Abgas-Lebenszyklus von neuartigen Kraftstoffen, die auf den Markt kommen werden.

Die IMO möchte Forschung und Entwicklung im Bereich CO<sub>2</sub>-arme und CO<sub>2</sub>-freie Kraftstoffe in der Seeschifffahrt weiter beschleunigen, indem sie das entsprechende Regelwerk für die sichere und nachhaltige Nutzung der verschiedenen alternativen Kraftstoffe weiterentwickelt. Darüber hinaus will die IMO das globale Forum für den Wissensaustausch sein, und zwar durch F&E-Förderung und durch Partnerschaften von Akteuren des öffentlichen Sektors und der Privatwirtschaft, nicht nur in den Bereichen Schifffahrt und Häfen, sondern auch mit Privat- und Entwicklungsbanken und mit Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern auf internationaler, nationaler und lokaler Ebene.

Im Februar hatten wir ein Symposium zu alternativen CO<sub>2</sub>-armen Kraftstoffen organisiert, das den Stand der Dinge hinsichtlich der Entwicklung und Verbreitung von CO<sub>2</sub>-armen Kraftstoffen in der Schifffahrt weltweit aufgezeigt hat. Gemeinsam mit dem Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP) werden wir im September 2021 ein Innovations-Forum zu einer CO<sub>2</sub>-freien und CO<sub>2</sub>-armen Schifffahrt ausrichten.

Wir brauchen Investitionen in Infrastrukturen und Erprobung. Wir brauchen aber auch noch mehr Engagement seitens der Akteure, Geberländer, Partner und der Industrie, um mit unserer Arbeit zum Kapazitätsaufbau und verschiedenen Partnerschaftsprojekten weiterhin Entwicklungsländer zu unterstützen. Zu diesem Zweck baut die IMO ihre

Kapazitätsaufbau-Projekte weiter aus, die im Einklang mit dem ehrgeizigen Ziel ihrer Treibhausgas-Strategie stehen.

Der Schwerpunkt des IMO-Projektes „GreenVoyage 2050“ liegt auf der Unterstützung von Entwicklungsländern beim Ausloten alternativer Kraftstoff-Optionen. Unsere Initiative „NextGEN“ wird ein auf Zusammenarbeit basierendes globales Ökosystem von Dekarbonisierungs-Initiativen in der Schifffahrt mit dem Ziel eines erleichterten Informationsaustauschs über Dekarbonisierungs-Initiativen und der Identifizierung von Möglichkeiten und Lücken schaffen.

Die IMO, die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung und die Weltbank haben den Runden Tisch FiN-SMART mit Spitzenvertreterinnen und -vertretern der Bereiche Finanzen, öffentlicher Sektor und Privatwirtschaft zur Erörterung und Bewältigung finanzieller Herausforderungen im Zusammenhang mit dem Klimawandel und der Erholung der maritimen Wirtschaft nach der Covid-19-Pandemie insbesondere in Entwicklungsländern eingerichtet. Keiner der Akteure kann die Dekarbonisierung der Schifffahrt allein zu einem Erfolg machen.

Die Welt braucht die Schifffahrt, und ich bin zuversichtlich, dass wir alle zusammenarbeiten werden, um neue Wege zu beschreiten, eine nachhaltige Erholung nach der Pandemie zu ermöglichen und sicherzustellen, dass die Schifffahrt eine wirklich nachhaltige, dekarbonisierte Zukunft hat.

Vielen Dank.

# Maritimer Ausblick





### **Norbert Brackmann**

MdB, Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

hinter uns liegen zwei wirklich ereignisreiche und auch erkenntnisreiche Konferenztage. Wir haben branchenübergreifend diskutiert und wir haben die maritime Wirtschaft von vielen Seiten beleuchtet.

Wichtig sind drei Erkenntnisse, die man jetzt schon bestätigen kann: Wirtschaft schafft MEER, Wirtschaft kann MEER und Wirtschaft braucht MEER.

Maritime Wirtschaft ist eine fundamentale Säule der deutschen Volkswirtschaft. Die Häfen als Wachstumsmotoren und die Schifffahrt als Transportmittel sichern den gesamten Im- und Export. Und sie sichern aber auch Arbeitsplätze im produzierenden Gewerbe. In diesem Jahr wollen wir im Exportbereich 9,2 Prozent Wachstum erreichen. Das geht nur mit einer starken maritimen Branche.

Anders als in anderen europäischen Nationen haben wir in Deutschland die Bedeutung der maritimen Wirtschaft noch nicht hinreichend verankert – es herrscht so etwas wie eine Sea Blindness. Und deswegen hatte ich bereits zu Beginn meiner Amtszeit gemeinsam mit Ihnen intensiv daran gearbeitet, das Bewusstsein in der Öffentlichkeit für die maritime Wirtschaft zu schärfen und ihr den ihr zustehenden Erfolg zu verschaffen.

Diese Konferenz hat hier gezeigt: Gemeinsam haben wir in den letzten beiden Jahren – auch trotz der Pandemie – viel für die maritime Branche erreicht. Gerade bei der maritimen Energiewende sind wir ganz entscheidende Schritte vorangekommen. Wir haben auf der letzten NMK in Friedrichshafen, mit der damals von der Meyer Werft gebauten AIDAnova, weltweit das erste Mal ein LNG angetriebenes Kreuzfahrtschiff gesehen und damit einen ganz wichtigen Schritt gemacht in die Energiewende. Denn mit der AIDAnova wurde auch erstmalig ein Schiff gebaut, das zukünftig mit

eFuels – also schadstofffreien Kraftstoffen – fahren kann. Das ist ein großer technologischer Schritt nach vorne.

Allein im 1. Quartal dieses Jahres wurden 50 LNG-Neubauten geordert. Und das zeigt, dass die Wirtschaft zunehmend die Rentabilität eines solchen Projektes sieht und Vertrauen in die Infrastruktur hat. Wir als Bund unterstützen die Einführung land- und seeseitig weiter, auch wenn es hier noch manche harte Nuss zu knacken gilt.

Wir sind erst am Beginn der Reise zur klimaneutralen Schifffahrt, aber wir sind hier in Rostock zusammengekommen, um neue Akzente zu setzen. Wir konnten gestern die europaweit größte Landstromanlage in Betrieb nehmen und damit die Grundlage schaffen, für eine schadstofffreie Hafentiegezeit von großen Schiffen.

Aber auch bei der Entwicklung von klimaneutralen Kraftstoffen und alternativen Antrieben sind wir meilenstiefelweit vorangekommen. Die gute Botschaft ist: egal ob es Ammoniak, Methan oder Wasserstoff als Antrieb geben wird, die deutsche Zulieferindustrie ist immer im Boot oder richtiger, am Ruder. Und davon konnten wir uns überzeugen, anhand des Beispiels Methquest, das wir gefördert haben und hier auch die Ergebnisse demonstriert wurden.

Bund und Länder werden in den nächsten Jahren weitere innovative, klimafreundliche Technologien weiter fördern. Und dabei ist auch hier auf dieser Konferenz deutlich geworden, dass das Null-Emissions-Schiff, das Null-Emissions-Kreuzfahrtschiff, und damit der größte und auch der komplexeste Schiffstyp, den wir haben, noch in diesem Jahrzehnt schadstofffrei angetrieben werden kann. Wir haben gerade heute Morgen von Herrn Eichhorn von AIDA gehört, dass die AIDAnova nun, weil sie schon entsprechend vorbereitet war, mit Brennstoffzellen ausgestattet wird und damit ein

erster Schritt auf dem Weg zur Klimaneutralität vollendet wird. Und wenn wir dann in diesem Jahrzehnt ein solches Kreuzfahrtschiff wirklich in Deutschland produziert haben und die gesamte Wertschöpfungskette hier in Deutschland bei uns zu Hause ist, dann wird das, glaube ich, weltweit Furore machen und der neue Maßstab sein für eine schadstofffreie Schifffahrt auf hoher See.

Die nationale Wasserstoffstrategie, die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie, die Reallabore oder der beschlossene Ausbau der Offshore-Windenergie bleiben dabei kritische Bausteine.

Wichtige Zielmarken haben wir auch erreicht bei der maritimen Sicherheit und bei der Digitalisierung der maritimen Wirtschaft. Zwei Bereiche, die große Schnittpunkte aufweisen und mit Blick auf die künftige Entwicklung der gesamten Branche von enormer Bedeutung sind – ob an Bord, in den Häfen, beim Ausbau der Offshore-Windenergie oder auf dem Meeresgrund, selbst in der Tiefsee. Das haben die Diskussionen in allen sechs Branchenforen nochmals verdeutlicht.

Ich könnte hier noch viele weitere Maßnahmen und Themen aufzählen. Das würde aber den Rahmen eines solchen Statements sprengen.

Insgesamt haben wir bei der Vorbereitung der Konferenz und den Arbeiten zum Siebten Bericht der Bundesregierung festgestellt: Wir haben die Ziele der Maritimen Agenda 2025 weitgehend umgesetzt, und in Teilen sogar deutlich vor ihrem Verfallsdatum. Wir verstehen aber gleichzeitig unseren Auftrag als einen solchen für die nächste Legislaturperiode. Denn Aufgaben, wie wir sie haben, haben sich im Lichte der Covid-19-Pandemie überhaupt nicht verringert. Und das macht auch der Antrag der Koalitionsfraktionen, wie er in der letzten Woche im Bundestag beraten und verabschiedet worden ist, sehr deutlich.

Aber die Pandemie ist ohne Zweifel auch eine Zäsur, auch für die maritime Wirtschaft. Sie hat manche wirtschaftliche Entwicklung umgekehrt, andere aber eben auch verstärkt.

Unsere Häfen haben sich bei allen Einschränkungen erneut als belastbare Logistikweltmeister erwiesen. Die Handelsschifffahrt konnte sich zuletzt wirtschaftlich erholen. Dort war und ist die Pandemie vor allem mit besonderen Härten für die Seeleute in internationaler Fahrt verbunden. Wirtschaftlich besonders getroffen hat es die Kreuzfahrtbranche und mit ihr das Herz des deutschen Schiffbaus.

Mit den aktuellen Maßnahmen der Bundesregierung – den Corona-Hilfsprogrammen, dem Schuldenmoratorium, dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds und dem Kurzarbeitergeld – unterstützen wir die maritime Wirtschaft hier und jetzt.

Aber wir müssen auch die Zeit danach adressieren. Und wir müssen deswegen bereits heute in die Zukunft investieren. Der Bund hat allein mit dem Konjunkturprogramm deswegen 1 Milliarde Euro zusätzlich für die maritime Wirtschaft zur Verfügung gestellt. Das Ziel ist, unsere Vorreiterrolle in der maritimen Wirtschaft bei der Klimawende und der Digitalisierung zu halten und auszubauen. Von entscheidender Bedeutung dabei ist, dass wir aus technologischem Vorsprung Wertschöpfung und Beschäftigung für die deutschen Standorte generieren.

Die NMK – die Nationale Maritime Konferenz – und das Motto Wirtschaft braucht MEER, vor allem MEER-Wert, haben hier ihren besten Beitrag dazu geleistet.

Dafür brauchen wir vor allem faire Wettbewerbsbedingungen, kluge Regulierung und die richtigen Rahmenbedingungen. Die zwei Tage hier haben wiederholt gezeigt, dass wir dazu auf nationaler

Ebene – bei allen Fortschritten – vieles noch viel besser machen können.

Unsere Diskussionen haben aber vor allem verdeutlicht, dass wir die Zusammenarbeit auf europäischer Ebene noch stärker als bisher forcieren müssen. Wir brauchen einen maritimen europäischen Schulterschluss. Das brauchen wir zur Sicherung fairer internationaler Wettbewerbsbedingungen und zur Adressierung bestehender Handels- und Investitionshemmnisse, für eine kluge Ausgestaltung der wichtigen europäischen Initiativen und Programme wie den Green Deal, das europäische Forschungsprogramm, den EU-Aufbauplan und europäische Industriestrategie müssen wir jetzt einen großen Schub für mehr Klimaschutz UND mehr maritime Wertschöpfung in die Wege leiten.

Aber auch im Bereich der europäischen Infrastruktur- und Energiepolitik sowie im Rahmen der europäischen Verteidigung müssen wir das Maritime noch stärker in den Mittelpunkt stellen. Mit diesem Ziel habe ich bei der letzten Nationalen Maritimen Konferenz die maritime Europainitiative gestartet. Und daran arbeite ich auch weiter. Aber nur gemeinsam können wir diese maritimen Anliegen in Europa weiterbringen.

Und ich ermutige Sie alle, die gesamte maritime Branche, meine Kolleginnen und Kollegen im Parlament, die Vertreterinnen und Vertreter der einzelnen Ressorts, in der kommenden Legislaturperiode weiter eng und vor allem branchenübergreifend zusammenzuarbeiten und die besten Ideen aus allen Bereichen zusammenzuführen. Für eine starke deutsche maritime Wirtschaft in einem einigen Europa.

In diesem Sinne freue ich mich jetzt auf eine spannende Diskussion in unserem Abschlusspanel.

Vielen Dank!

# Positionspapiere der Branchenforen



# 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 Fähigkeits-

entwicklung 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 Fähigkeitsspektrum 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 Potenzial der wehrtechnischen Forschung als Katalysator eines effektiven Technologietransfers, um dieses in ihre Fähigkeitsentwicklung einzubeziehen. Dazu muss die wehr-



technische 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 Sicherheit seiner Bürger. Neben dem U-Bootsbau 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 Marineschiffbauindustrie

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 technischlogistischer Unterstützung aus Deutschland in ausländischen Häfen durch Einreisebeschränkungen und Quarantäneerfordernisse erheblich beeinträchtigt oder sogar unmöglich sein kann. Vergleichbare Einschränkungen 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 Praxisnähe 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 nachhaltig 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 marineschiffbaulichen 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 Wertstrukturen. Ziel ist es, entlang der gesamten Wertschöpfungskette von kleinen und mittelständischen 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.

# 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 Klimaziele 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 Pro-

zent 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 klima- schützende 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 Ziel-erhöhung auf 20 Gigawatt (GW) bis 2030 sowie ein Langfristziel von 40 GW bis 2040 gesetzlich verankert. 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<sup>1,2</sup>. 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 Marktteil-

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

2 Sowie jährliche Betriebsrätebefragungen im Auftrag der IG Metall.



nehmern 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<sup>3,4</sup>. 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 Mitgliedstaaten 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 Potenzial 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 Zusammen-

arbeit 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 Klimaschutz (BMWK) geförderten Reallabore der 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

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

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

Tagesordnung genommen, die Arbeit internationaler Organisationen in dem Bereich finanziell unterstützt und entsprechende Maßnahmen zur Unterstützung deutscher Unternehmen im Programm der Exportinitiative Energie des BMWK 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 zeitnahe 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 aufgrund der systemdienlichen Eigenschaften der Offshore-Windenergie aktuelle Studien berücksichtigt werden, die für Deutschland ein mögliches Potenzial zwischen 50 und 81 GW ausweisen<sup>5,6,7,8</sup>. 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 CO<sub>2</sub>-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 Fort-

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.

schreibung 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, 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<sup>9,10</sup>. 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-Anbin-

dungsleitung 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

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.

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 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, zukunftsichere 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 CO<sub>2</sub>-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 ermög-

lichen. 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 Energiesystems 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.

# 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 Pandemie-lage 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. Bruttoreaumzahl 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 Heimat-

länder 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 Seeschiffahrts-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 Tonnagebesteuerung einbezogen werden kann. Auch die steuerlichen Rahmenbedingungen für den Betrieb von **Offshore-Spezialschiffen** 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 **Versicherungsteuer auf Seeschiffsversicherungen**. Die Bundesländer sind der Auffassung, dass mit einer Senkung des Versicherungsteuersatzes für alle Arten der Seeschiffsversicherung auf 3 Prozent ein wich-

tiges 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 unterschiedlichen Verkehre, auch im inner-europäischen 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 Seeschiffahrtsunternehmen 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 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).

#### 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 Schiffsbe-

setzung 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 Schifffahrtsförderung 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 Fördermaßnahmen 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 Schifffahrtsförderung, 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 gestaltet 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 Ausbil-

ditionskonzept 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](http://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 Karrierechancen 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 Aus-

bildungsberuf 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 Optimierung- 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 deutsche 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 **Modernisie-**

**rung 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** eingesetzten 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 sicherheits-

technischen 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 Einsparttechnologien und der Nutzung regenerativer Energiequellen besitzt LNG das Potenzial, die bis 2030 angestrebte 55prozentige Reduzierung von CO<sub>2</sub> 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 Schiff-

fahrt 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 Versicherungssteuer (Empfehlung u. a. der Bundesländer) – weiterentwickeln,
- Schiffsfinanzierung am Standort verbessern,
- Internationale Schifffahrtsbeziehungen ausbauen/freien und regelbasierten globalen Waren- und Dienstleistungsverkehr aufrechterhalten,
- Zollschranken in Europa im Seeverkehr harmonisieren (analog dem LKW-Verkehr).
- Gesamtpaket im EU-beihilfenrechtlich zulässigen Rahmen verlängern, Vereinfachungen zur Erstattung der Arbeitgeber-Sozialversiche-

- rungsbeiträge 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 Küstenwachverband 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.

# 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.<sup>1</sup> 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 ge-

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

schoben hat. Und das gilt sowohl bezüglich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit als auch der zu erwartenden Auswirkungen.<sup>2</sup> 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.

## 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 meerestechnische 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 industrie-politischer 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 solidari-schen Miteinander abhängen. Dieses trifft auch und in besonderem Maße auf die global agie-rende meerestechnische 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 ab-gestimmten Strategie führt daher zur Koordi-nierung innerhalb Europas. Hierzu kann auch die Etablierung eines Europäischen **Maritimen Koordinators** beitragen.
- Bestehende Wirtschaftskonflikte verursachen im internationalen Geschäft immer wieder Wettbewerbsnachteile für die nationale Indus-trie. Auch für die bereits begonnene Transition hinein in die „Green Economy“ ist dieses zu befürchten. Unterschiedliche Umsetzungsge-schwindigkeiten in den verschiedenen Volks-wirtschaften bergen permanente Risiken zur Ungleichbehandlung unterschiedlicher Anbie-ter. Die Bundesregierung muss sich aufgrund dessen weiterhin mit Nachdruck auf europä-ischer wie internationaler Ebene für **faire und gleiche Wettbewerbsregeln** einsetzen. Im Rah-men dieser Diskussion um ein „Level Playing Field“ müssen bestehende Wirtschaftsbeziehun-gen zu „Lead Nations“ (USA, UK, China, Russ-land etc.) auf eine vertraglich faire Basis gestellt werden, welche die bevorstehenden Transitions-prozesse einvernehmlich abbilden.
- Die **Entwicklung internationaler Standards, Normen und Regularien** dient der maritimen Branche primär der Gestaltung und Pflege der Kompatibilität technischer Systeme und Pro- zesse. Darüber hinaus jedoch setzen nationale Volkswirtschaften die Entwicklung internatio-nal verbindlicher Standards gezielt auch zum Schutz und zur Förderung ihrer nationalen Industrien ein. Schließlich sind allgemeinver-bindliche anspruchsvolle Klima- und Umwelt-standards wesentliche Katalysatoren für eine wirtschaftlich verträgliche Verbreitung von nachhaltigen Lösungen. Die Beteiligung deut-scher Vertreter aus Industrie und Wissenschaft an solchen Gestaltungsprozessen (z. B. IMO, IHO, IALA, IEEE, ISO/IEC, IMB/ISA etc.) ist daher un-abdingbar. Aus eigener Kraft zu leisten ist dieser häufig nicht unerhebliche Aufwand aktuell nur durch größere finanzstarke Unternehmen. Zu-gang und Mitwirkung auch für kleinere Unter-nehmen kann hingegen nur mittels staatlicher Unterstützung ermöglicht werden. Beim Er-starken neuer Technologiefelder wie der Ent-wicklung autonomer Systeme oder dem zuneh-

menden 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 Außenwirtschaftsbeauftragten 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 Logistikstand-

ort 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 BMWK 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 Netzwerkbildung 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 Bedarfs-  
ermittlung der finanziellen Ausstattung des För-  
deretats des Maritimen Forschungsprogramms  
u. a. unter Einbeziehung des existierenden Pro-  
grammbeirates muss fortgeführt werden. In  
diesem Rahmen muss auch eine Prüfung des  
bestehenden Haushaltstitels 683 14 („Echtzeit-  
dienste“) 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 meerestechnisch 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.

## 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.
- **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.

- **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.

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

# 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 Wertschöpfungs-

ketten 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 Konjunkturentwicklung 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 ent-

sprechender 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 Energiespartetechnologien 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 Passagierschiffahrt, 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 Personenschiffahrt 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 Passagierschiffahrt 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 Neubautonnage auch in allen Frachtschiffssegmenten. So wurde in 2020 ein globaler Bestellwert<sup>1</sup> 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,

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

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.
- 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.

### 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 han-

deln. 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,
  - 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.jrft.go.jp/english/>) könnten als mögliche Lösungsansätze herangezogen werden.

## 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 CO<sub>2</sub>e THG mehr als die gesamte deutsche Volkswirtschaft (856 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>e 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.
- 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;
- CO<sub>2</sub>-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).

### Handlungsempfehlungen

- Anspruchsvollere, verifizierbare und sanktionierte gesetzliche Schiffssicherheits-, Klima- und Umweltschutzanforderungen mit verlässlichen Anwendungsfristen, die den Stand der Schiffstechnik 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 Entschädigungsbestand 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;

## 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 praxisingerechter, einheitlicher Genehmigungsverfahren. Bisher fehlen klare, praxisingerechte 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) entdecken;
- 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 praxisingerechter, 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 Wasserstofftanker).

## IV. Standort

### Zentrale Herausforderungen

- Angesichts der massiven Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den deutschen Schiffbau sieht sich eine Reihe von Standorten einer existenziellen 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 Schlechterstel-

lung des Schiffbaus im Großbürgschaftenprogramm des Bundes sollte beseitigt werden.

- Instrumente zur gezielten Stärkung der Binnen- nachfrage, 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.

### 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.
- 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.

# Positionspapier

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



*Die Positionspapier 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 Studie 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 bremschen 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.

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 CO<sub>2</sub>-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 Hinterlandbindungen 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 Hinterlandbindungen 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 Wasserstraßen 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 Hafenhinterlandbindung 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 Erhaltungsmaßnahmen, 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 **Hinterlandbindungen**. 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, Hafenspassage 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 Kraftwerkanla-

gen, überdimensionale Baufahrzeuge oder Komponenten von Windkraftanlagen von und zu den See- und Binnenhäfen möglich machen. Der Ladebereich 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 Evaluation 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 Automatisierung 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-, alters- 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 Elek-

trolyseanlagen 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 Hafenbereich 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. Neuansiedlungen hafenauffiner 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 hafenauffine Industrie- und Gewerbeansiedlung weiterhin wettbewerbsfähig aufstellen können.
- Raumbedeutende Planungen, Vorhaben und Nutzungen sollten auf hafenauffine Unternehmen an gewerblich geprägten Hafenstandorten 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 Rah-

mens 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.

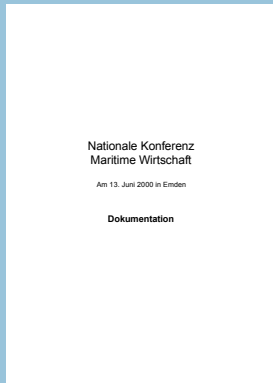
Eine Vielzahl von Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzepts beinhaltet Daueraufgaben. Substanzerhalt und Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur mit Blick auf die Häfen können etwa nur dann erreicht werden, wenn die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur bzw. die Erhöhung der Haushaltsmittel langfristig 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:

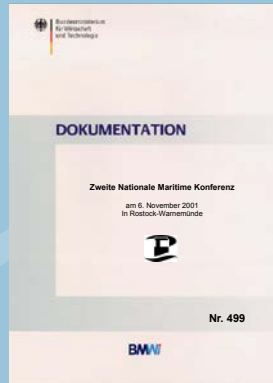
- Bedarfsgerechter Ausbau und Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur,
- Weitere Verbesserung und Förderung von Umwelt- und Klimaschutz in den Häfen,
- Digitalisierung und Netzausbau voranbringen,
- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Hafensstandorts Deutschland (Kosten, Qualität, Produktivität in 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.

# Übersicht aller bisherigen Nationalen Maritimen Konferenzen



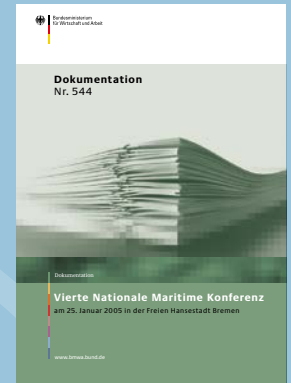
2000 in Emden



2001 in Rostock-  
Warnemünde



2003 in Lübeck



2005 in Bremen



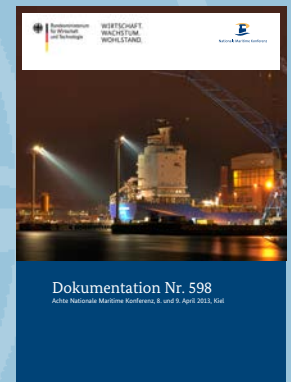
2006 in Hamburg



2009 in Rostock



2011 in Wilhelmshaven



2013 in Kiel



2015 in Bremerhaven



2017 in Hamburg



2019 in Friedrichshafen

