



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie



Baden-Württemberg



BODENSEEKREIS



Nationale Maritime Konferenz

Dokumentation

11. Nationale Maritime Konferenz

22. und 23. Mai 2019 – Friedrichshafen

Impressum

Herausgeber

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

Stand

Oktober 2019

Gestaltung

PRpetuum GmbH, 80801 München

Bildnachweis

BILDKRAFTWERK

S. 4, 10, 13, 15, 17, 21, 26, 38, 44, 49, 50, 58

BMWi / Susanne Eriksson / S. 5

Diese und weitere Broschüren erhalten Sie bei:

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Referat Öffentlichkeitsarbeit
E-Mail: publikationen@bundesregierung.de
www.bmwi.de

Zentraler Bestellservice:

Telefon: 030 182722721

Bestellfax: 030 18102722721

Diese Publikation wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit herausgegeben. Die Publikation wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Bundestags-, Landtags- und Kommunalwahlen sowie für Wahlen zum Europäischen Parlament.



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie



Baden-Württemberg



BODENSEEKREIS



FRIEDRICHSHAFEN
Seeblick mit Weitsicht



Nationale Maritime Konferenz

Dokumentation

11. Nationale Maritime Konferenz

22. und 23. Mai 2019 – Friedrichshafen

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

Norbert Brackmann, MdB	5
Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft	

11. Nationale Maritime Konferenz

Konferenzprogramm	8
--------------------------------	---

Begrüßung

Norbert Brackmann, MdB	10
Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft	

Grußworte

Winfried Kretschmann, MdL	13
Ministerpräsident des Landes Baden-Württemberg	

Andreas Brand	15
Oberbürgermeister der Stadt Friedrichshafen	

Reden

Dr. Paul Stott	17
Senior Lecturer of Newcastle University	

Dr. Angela Merkel, MdB	21
Bundeskanzlerin der Bundesrepublik Deutschland	

Peter Altmaier, MdB	26
Bundesminister für Wirtschaft und Energie	

Europapapier: Europa maritim global · smart · green Initiative für eine maritime Strategie der Europäischen Union.....	33
--	----

Finale Positionspapiere der Branchenforen	38
Forum I: Schifffahrt.....	38
Forum II: Meerestechnik.....	44
Forum III: Offshore-Windenergie.....	50
Forum IV: Schiffbauindustrie.....	56
Forum V: Häfen.....	64

Teilnahmeliste der 11. Nationalen Maritimen Konferenz	72
--	----

Übersicht aller bisherigen Nationalen Maritimen Konferenzen	87
--	----



Vorwort

Sehr geehrte Konferenzteilnehmerinnen
und Konferenzteilnehmer,
liebe Leserinnen und Leser,

die Nationale Maritime Konferenz war, obwohl sie in diesem Jahr zum 11. Mal stattfand, eine Premiere: Zum ersten Mal haben wir die Nationale Maritime Konferenz in einem Binnenland ausgerichtet. In Baden-Württemberg, in Friedrichshafen mit Blick auf den Bodensee haben sich in diesem Jahr mehr als 800 Vertreterinnen und Vertreter der maritimen Wirtschaft und ihrer Teilbranchen getroffen, um über Herausforderungen und Chancen zu sprechen.

Das Konferenzmotto „**Deutschland maritim** global · smart · green“ hat die großen Leitlinien, die auch die Schwerpunkte meiner Arbeit als Koordinator der Bundesregierung für die Maritime Wirtschaft darstellen, vorgegeben.

In den Workshops wurde das Motto aus Sicht der einzelnen maritimen Branchen beleuchtet und auf den Podien und in den Diskussionsrunden näher betrachtet, aber auch kritisch hinterfragt. Mit den im Vorfeld der Konferenz erarbeiteten Positionspapieren haben die Branchenvertreterinnen und -vertreter einen ungeschönten und realistischen Blick auf ihre Teilbranchen ermöglicht sowie Handlungsfelder und Anforderungen an die Politik formuliert. Damit haben sie die Basis für gute Diskussionen, einen fruchtbaren Austausch und damit für eine erfolgreiche Konferenz gelegt.

Besonders habe ich mich darüber gefreut, dass die Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel – als Schirmherrin der Konferenz – nach Friedrichshafen gekommen ist, ebenso wie die zahlreichen Gäste aus ganz Deutschland, Europa und der Welt. Dies unterstreicht den besonderen Stellenwert der deutschen maritimen Wirtschaft weit über die Grenzen des Landes hinweg.

Mein Dank gilt allen, die sich auf die erste Binnenlands-NMK eingelassen haben, und vor allem dem Land Baden-Württemberg, dem Bodenseekreis und der Stadt Friedrichshafen für ihre Gastfreundschaft.

In der vorliegenden Dokumentation finden Sie neben den Beiträgen der Rednerinnen und Redner von Bund, Land und Stadt die Positionspapiere aus den Branchenworkshops sowie das europapolitische Strategiepapier „**Europa maritim** global · smart · green – Initiative für eine maritime Strategie der Europäischen Union“.

Bei der Lektüre wünsche ich Ihnen viel Spaß.

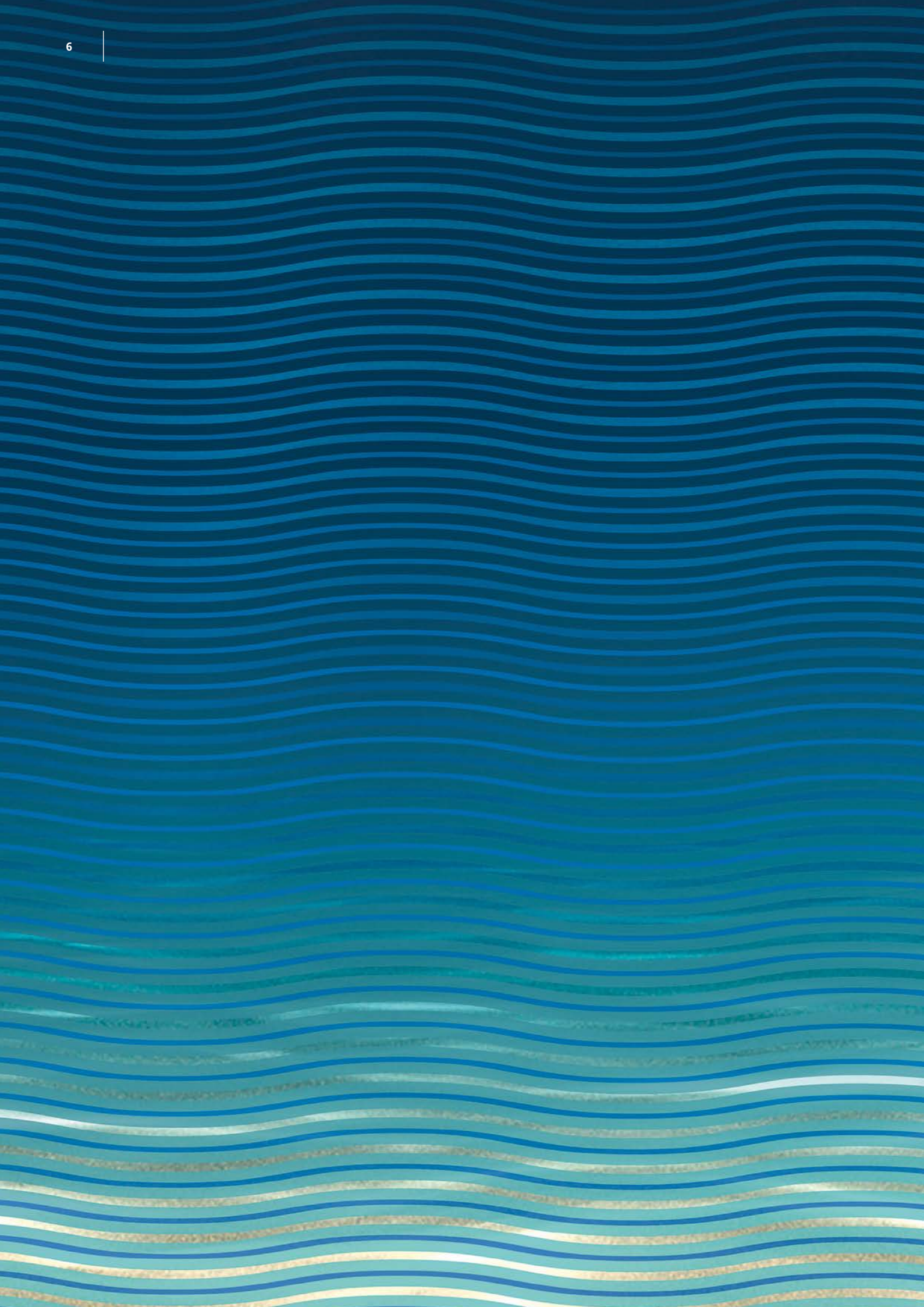
Ihr



Norbert Brackmann

Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft





Deutschland maritim global · smart · green

11. Nationale Maritime Konferenz

Mittwoch, 22. Mai / Donnerstag, 23. Mai 2019

Konferenzprogramm

Mittwoch, 22. Mai 2019

	<i>Moderation: Conny Czymoch</i>
12.30 Uhr	Einlass und Begrüßungslunch (Sicherheitskontrolle und Akkreditierung)
14.30 Uhr	Begrüßung Norbert Brackmann , MdB, Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft
	Grußwort Winfried Kretschmann , MdL, Ministerpräsident des Landes Baden-Württemberg
	Grußwort Andreas Brand , Oberbürgermeister der Stadt Friedrichshafen
	Rede Dr. Paul Stott , Senior Lecturer of Newcastle University
	Rede Dr. Angela Merkel , MdB, Bundeskanzlerin der Bundesrepublik Deutschland
16.00 Uhr	Kaffeepause
16.30 Uhr	Parallele Foren Forum I: Schifffahrt (Hugo-Eckener-Saal) Forum II: Meerestechnik (Theodor-Kober-Saal)
18.30 Uhr	Ende des ersten Konferenztages
19.30 Uhr	Abendempfang des Bodenseekreises und der Stadt Friedrichshafen

Die Kurzviten der Rednerinnen und Redner sowie der Teilnehmenden an den Panels können Sie der Konferenzbroschüre entnehmen: <https://bit.ly/2Z6Lf2F>.

Donnerstag, 23. Mai 2019

	<i>Moderation: Conny Czymoch</i>
8.00 Uhr	Einlass (Sicherheitskontrolle und Akkreditierung)
9.00 Uhr	Rede Peter Altmaier , MdB, Bundesminister für Wirtschaft und Energie
9.30 Uhr	Rede (entfallen) Günther Oettinger , EU-Kommissar für Haushalt und Personal
10.00 Uhr	Panel zu den maritimen Leitthemen der Konferenz mit Vertretern der Länder, Unternehmen und Gewerkschaften Dr. Nicole Hoffmeister-Kraut , MdB, Ministerin für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau des Landes Baden-Württemberg Jörg Schulz , Staatsrat beim Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen der Freien Hansestadt Bremen Vizeadmiral Andreas Krause , Inspekteur der Marine Matthias Vogel , Executive Vice President für Vertrieb und Business Development, Rolls Royce Power Systems AG Christine Behle , ver.di Bundesvorstand Felix Eichhorn , Präsident von AIDA Cruises Jens Hansen , Vorstand der Hamburger Hafen und Logistik AG
10.45 Uhr	Parallele Foren Forum III: Offshore-Windenergie (Alfred-Colsman-Saal) Forum IV: Schiffbauindustrie (Theodor-Kober-Saal) Forum V: Häfen (Hugo-Eckener-Saal)
12.45 Uhr	Mittagspause
14.00 Uhr	Präsentation der Ergebnisse der Foren Alfred Hartmann (Forum I: Schifffahrt), Präsident des Verbandes Deutscher Reeder Dr. Steffen Knodt (Forum II: Meerestechnik), Director Digital Ventures bei der Wärtsilä Deutschland GmbH, Vorstandsmitglied der Gesellschaft für Maritime Technik e.V. Jens Eckhoff (Forum III: Offshore-Windenergie), MdB, Präsident der Stiftung OFFSHORE-WINDENERGIE e.V. Dr. Bernd Buchholz (Forum IV: Schiffbauindustrie), MdB, Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein Frank Dreeke (Forum V: Häfen), Vorstandsvorsitzender der BLG LOGISTICS GROUP, Präsident des Zentralverbandes der Deutschen Seehafenbetriebe e.V.
15.00 Uhr	Panel zur Zukunft der maritimen Wirtschaft in Europa Norbert Brackmann , MdB, Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft Enak Ferlemann , MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur
15.30 Uhr	Abschlussstatement Norbert Brackmann , MdB, Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft
15.40 Uhr	Konferenzende

Begrüßung



Norbert Brackmann

MdB, Koordinator der Bundesregierung
für die maritime Wirtschaft

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Maritimer Koordinator der Bundesregierung darf ich Sie hier zur 11. Nationalen Maritimen Konferenz in Friedrichshafen am Bodensee herzlich begrüßen.

Mit meiner Ernennung 2018 habe ich den klaren Auftrag von der Bundeskanzlerin erhalten: „Bitte kümmern Sie sich um die maritime Branche und organisieren Sie eine ordentliche 11. Nationale Maritime Konferenz! Denn das ist eine Herzensangelegenheit für mich!“ Und das ist es für mich auch geworden. In dieser Mission bin ich seitdem unterwegs!

Hier in Baden-Württemberg ist ein wichtiger Teil der maritimen Zulieferindustrie beheimatet. Deswegen hat die Bundeskanzlerin auf meinen Vorschlag entschieden, die 11. NMK hier in Friedrichshafen zu veranstalten. Das ist ein Novum für alle Beteiligten. Die Kanzlerin wird gleich ankommen und dann zu uns sprechen. In Baden-Württemberg sitzen viele hoch-innovative Unternehmen. 21 Prozent der maritimen Zulieferindustrie kommen von hier. Von hier exportieren sie Waren und Dienstleistungen an die Küsten Deutschlands und in die ganze Welt. Dieser Erfolg beruht natürlich neben Unternehmergeist und guten Ideen auch auf einem verlässlichen politischen Rahmen und einem klaren Fokus auf Innovation und auf Digitalisierung. Im Bereich Innovationen ist Baden-Württemberg Spitzenreiter. Die innovativen Zulieferunternehmen verhelfen der deutschen maritimen Wirtschaft zu ihrer sehr guten internationalen Marktposition. Und deswegen freue ich mich, dass wir gleich den Ministerpräsidenten des Landes Baden-Württemberg, Herrn Kretschmann, begrüßen können.

Die wegweisenden Herausforderungen der maritimen Wirtschaft umfassen naturgemäß auch die Themen Infrastruktur, Verkehrs- und Energiepolitik. Deswegen freut es mich, den zuständigen Staatssekretär Ferlemann aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hier herzlich in unserer Mitte begrüßen zu können.

Und just in diesem Moment hat Ministerpräsident Kretschmann den Saal betreten. Das Land Baden-Württemberg habe ich bereits gelobt und darf Sie jetzt auch herzlich in unserer Mitte willkommen heißen. Sie werden ja auch gleich noch zu uns sprechen. Herzlich willkommen, Herr Kretschmann.

Ich freue mich auch natürlich, dass Herr Staatssekretär Bareiß aus dem Bundeswirtschaftsministerium, der neben all seinen anderen Zuständigkeiten hier auch noch Lokalmatador ist, auch dieser 11. NMK hier beiwohnt. Herzlich willkommen, lieber Thomas.

Dass die maritime Wirtschaft nicht nur ein Anliegen der Regierungen ist, sowohl der Bundesregierung wie auch der Landesregierungen – von denen ich eine ganze Reihe von Senatoren und Ministern hier unter uns weiß –, sondern auch der Mitglieder der Parlamente, belegt, dass alle wichtigen Fraktionen des Deutschen Bundestages mit ihren Sprechern heute unter uns sind und auch viele Abgeordnete des Baden-Württembergischen Landtags.

Maritime Wirtschaft verbindet ganze Kontinente miteinander. Die freundschaftliche Zusammenarbeit zwischen Südostasien und der deutschen maritimen Wirtschaft ist mir ein besonderes Anliegen. Die weltweite Nachfrage nach umweltfreundlichen maritimen Technologien wächst, insbesondere in Asien, für Häfen, bei Reedern und in der Logistik. Das große Interesse zeigt sich an der heutigen Teilnahme des indonesischen Botschafters, Seine Exzellenz Arif Havas Oegroseno, den ich ebenfalls herzlich begrüße. *Excellency, thank you very much for joining our conference.*

Aber auch die Passagiere fragen vermehrt Kreuzfahrten auf umweltfreundlichen Schiffen nach. Das spornt die Kreuzfahrtreedereien an, noch mehr zu investieren, und die Werften, noch innovativer zu sein. Für die innovativen Zulieferunternehmen, auch hier im Süden Deutschlands, ergeben sich daraus hervorragende Perspektiven.

Die europäischen Kontakte der deutschen maritimen Wirtschaft bestehen bereits sehr lange und sie sind von vertrauensvoller Zusammenarbeit geprägt. Auf EU-Ebene müssen

wir allerdings die Sichtbarkeit der konkreten Belange der maritimen Wirtschaft verbessern. Das wird nur gehen mit dem starken Partner Frankreich an unserer Seite. Und deswegen freue ich mich, dass mein französischer Kollege Denis Robin mich bei diesem Anliegen heute unterstützt und an dieser 11. NMK teilnimmt. Auch das ist ein Novum! *Bienvenue, M. Robin, ici à Friedrichshafen!*

Im Vorfeld der Konferenz haben wir vorgearbeitet. Neben den Positionspapieren für die fünf Foren, Schiffbau, Schifffahrt, Häfen, Meerestechnik und Offshore, haben wir mit der Branche auch ein Europa-Papier vorbereitet. In vier Tagen wird in Europa neu gewählt. Europa ist ein maritimer Kontinent par excellence: 23 von den noch 28 Mitgliedstaaten sind Küstenländer. 50 Prozent der europäischen Bevölkerung wohnt in Küstenregionen. Die Küsten sind länger als die von Russland oder den USA. Daher gilt: Unsere maritimen Belange müssen wir deutlicher vertreten. Wir wollen dem neuen EU-Parlament und der EU-Kommission klare Forderungen mit auf den Weg geben, um die maritime Wirtschaft gemeinsam besser zu gestalten, sie zu stärken und sie sichtbarer zu machen.

Vor der herrlichen Kulisse des Bodensees diskutieren wir über Chancen und Herausforderungen der maritimen Wirtschaft. Ich begrüße daher ganz besonders herzlich unsere Gastgeber, Herrn Oberbürgermeister Brand und Herrn Landrat Wölfle. Seien Sie herzlich willkommen. Im Vierländereck ist wahrlich maritimes Flair zu spüren. Wir Nordlichter fühlen uns hier im „Süden“ gleich wie zu Hause. Und auch in der Vorbereitung darf ich sagen, ist es reibungslos zwischen dem Land Baden-Württemberg, dem Landkreis und der Stadt verlaufen.

Die 11. NMK haben wir unter das Motto „**Deutschland maritim** global · smart · green“ gestellt. Das Motto beschreibt den großen Bogen, unter dem wir die maritimen Themen aufspannen: globaler Wettbewerb, Technologievorsprung und Nachhaltigkeit. An globalen Herausforderungen mangelt es nicht: akute Handelskonflikte – USA-China-EU – und Brexit seien hier nur beispielhaft genannt. Dennoch bin ich zuversichtlich. Die deutsche maritime Wirtschaft wird ihre gute Position im internationalen Umfeld halten, ja wir wol-

len sie ausbauen. Das hat sie in der Vergangenheit geschafft und darin unterstützen wir sie weiterhin in vielerlei Hinsicht.

Heute tun wir das durch diese große Konferenz, auf der wir Ihnen unter anderem im Eingangsbereich ein breit gefächertes Informations- und Dienstleistungsangebot des Bundes präsentieren. Wir informieren Sie umfassend über die Fördermöglichkeiten des Bundes und der EU, über Förderprojekte und Auslandsmärkte. Zwei Tage lang stehen Ihnen beratend zur Verfügung:

- die Förderberatung des Bundes,
- der Projektträger Jülich für F&E-Projekte,
- die Nationale Kontaktstelle für EU-Förderungen,
- Germany Trade and Invest für Informationen über Auslandsmärkte und
- das Markterschließungsprogramm des Bundeswirtschaftsministeriums.

Nutzen Sie bitte unser Angebot. Nehmen Sie sich die Zeit, möglichst in den Pausen! Außerdem zeigen wir hochinnovative Projekte aus der BMWi-Förderung des maritimen Forschungsprogramms. Die Nationale Maritime Konferenz ist nämlich immer auch ein Schaufenster, ein maritimes Who-is-Who sowie Gradmesser und Ideengeber für die Zukunft der maritimen Wirtschaft.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen viel Freude, neue Erkenntnisse bei interessanten Diskussionen und ein gutes Gelingen für diese Konferenz! Ich sage herzlichen Dank und darf jetzt überleiten an den Ministerpräsidenten des Landes Baden-Württemberg, Herrn Kretschmann. Danach wird Sie in bewährter Art und Weise Frau Czymoch durch das Programm führen, die schon auf der letzten NMK sich durch ihren Charme und die Fähigkeit, alle zusammenzuhalten, hier hervorragend bewährt hat. Bewährtes soll man nicht ändern. Herzlichen Dank und viel Erfolg.

Grußwort



Winfried Kretschmann
MdL, Ministerpräsident des Landes
Baden-Württemberg

Sehr geehrter Herr Abgeordneter Brackmann,
sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Brand,
Herr Landrat Wölfle,
ich begrüße die Abgeordneten des Deutschen Bundestages
und die Abgeordneten der Landesparlamente aus Bremen,
Schleswig-Holstein, Baden-Württemberg,
ich freu mich aber auch über die Anwesenheit vieler Ver-
treter aus den Landesregierungen sowie aus Wissenschaft,
Forschung, Unternehmen.

Herzlich willkommen in Baden-Württemberg, herzlich
willkommen am Bodensee. Ich freu mich sehr, dass die
Nationale Maritime Konferenz in diesem Jahr hier in Fried-
richshafen festmacht. Zum ersten Mal in einem Binnen-
land, aber natürlich nicht in irgendeinem Binnenland. Hier
in Baden-Württemberg liegt eine der Wiegen der motori-
sierten Schifffahrt. Hier haben Gottlieb Daimler und Wil-
helm Maybach vor 130 Jahren nicht nur das Auto, sondern
auch das Motorboot erfunden. Und hier ist gut ein Fünftel
der maritimen Zulieferindustrie daheim. Damit liegen wir
zusammen mit Bayern an der Spitze der Länder. Viele mari-
time Zulieferer stammen direkt aus der Bodenseeregion –
global aufgestellte Unternehmen mit einer breit gefächerten
Angebotspalette. Egal ob es um Produkte, Dienstleistungen
oder ganze Systeme geht, Motorenantriebe oder Sensor-
technik – die maritime Zuliefer- und Ausrüstungsindustrie
ist im Südwesten Deutschlands führend. Sie haben Ihren
Veranstaltungsort also klug gewählt. Zumal unser Land
näher am Meer liegt, als viele denken, ich meine jetzt damit
nicht den Bodensee, den man auch als Schwäbisches Meer
bezeichnet, sofern Sie das noch nicht alle gehört haben, ich
meine vielmehr, dass Hamburg und Bremerhaven natürlich
auch unsere Seehäfen sind. Seehäfen eines Binnenlandes,
das als Exportland Nummer eins wie keine andere Region
in Deutschland auf einen exzellenten Zugang zum Meer
angewiesen ist.

Neunzig Prozent des interkontinentalen Warenverkehrs
werden über die Weltmeere abgewickelt, also letztlich fast
der gesamte Welthandel. Welthandel und maritime Wirt-
schaft ist also eigentlich ein und dasselbe. Deshalb spielt die
Schifffahrt für uns in Baden-Württemberg auch eine zent-
rale Rolle, Binnenschifffahrt mit wichtigen Häfen an Rhein
und Neckar, aber auch die europäischen Überseehäfen. Da
versteht es sich natürlich ganz von selbst, dass die maritime
Wirtschaft ganz besonders zu leiden hat, wenn im Welt-
handel Flaute herrscht. Der Handelskrieg zwischen den
USA und China, der drohende Handelskrieg zwischen den
USA und der Europäischen Union und der Brexit machen

uns allen große Sorgen. Wir werden nur dann bestehen können, wenn wir in Europa zusammenhalten und uns gemeinsam für den Freihandel einsetzen und für eine multilaterale, regelbasierte Zusammenarbeit. Nur dann haben wir eine Chance. Mit Nationalismus kommen wir dagegen in Europa nicht weiter. Nationalismus wäre der Tod für das baden-württembergische Geschäftsmodell und es wäre der Tod für das Geschäftsmodell der maritimen Wirtschaft. Lassen Sie uns deswegen heute und an dieser Stelle gemeinsam ein klares Signal aussenden, ein Signal für eine fairen, regelbasierten Freihandel und ein Signal für ein starkes vereintes Europa.

Sie können sich natürlich vorstellen, meine Damen und Herren, dass mich das schöne Adjektiv „green“ in Ihrem Motto besonders gefreut hat. Dabei treiben mich zwei Themen ganz besonders um. Ich rede vom Artensterben und vom Klimawandel, das sind wirklich zwei Menschheitsfragen. Ich komme gerade vom internationalen Climate Action Summit in Heidelberg. Derzeit sterben rund 130 Arten pro Tag aus und der weltweite CO₂-Ausstoß bricht einen Rekord nach dem anderen. Wenn wir hier den Kurs nicht ändern, dann steuern wir sozusagen in Stürme hinein, die wir uns heute nicht einmal in unseren schlimmsten Albträumen vorstellen können. Deshalb müssen wir das Ruder herumreißen, wenn wir auch unseren Kindern und Enkeln ein gutes Leben ermöglichen wollen. Jeder in seiner Verantwortung. Und dabei zeigt die Erfahrung der letzten Jahre, dass wir die ökologische Frage gerade für die deutsche Wirtschaft zum Gewinnerthema machen können. Viele unserer Unternehmen schreiben schon seit Jahren mit grünen Produktlinien und grünen Produktpaletten schwarze Zahlen. Der Greentech-Bereich wächst weltweit um rund sieben Prozent pro Jahr. Das ist eine Verdoppelung alle zehn Jahre. Gefragt sind Technologien, die Emissionen im Schiffsverkehr Schritt für Schritt reduzieren, Reinigungs- und Messtechnik, effektive Motoren, aber auch neue Kraftstoffe. Ich denke hier an die Refuel-Forschung, die wir am Karlsruher Institut für Technologie initiiert haben, regenerativ erzeugte synthetische Kraftstoffe, und ich glaube, dass sie gerade für den Schwerverkehr eine Zukunftstechnologie sein können. Gerade im Flugverkehr und im Schiffsverkehr ist das ganz wichtig, dass wir das sehr beherzt angehen. Für den PKW-Bereich werden eher andere Antriebstechnologien wie die Batterie vorne sein.

Wer, wenn nicht wir als Hochtechnologieland, kann zeigen, dass Ökologie und Ökonomie keine Gegensätze sind, dass sich Prosperität und der Schutz der natürlichen Lebensgrundlage miteinander vereinbaren lassen. Und ich will nochmal sagen, darin besteht unsere globale Verantwortung als Hochtechnologieländer. Wir müssen zeigen, dass man es nicht nur muss, sondern auch kann. Und unsere Verantwortung liegt darin zu zeigen, dass diese ökologische Transformation unserer Wirtschaft auch ein ökonomischer Erfolg wird. Denn nur, wenn die ökologische Transformation von Wirtschaft und Gesellschaft auch ein ökonomischer Erfolg wird, werden andere Regionen der Welt folgen. Das ist die Botschaft, die von uns und unserer Wirtschaft ausgehen muss. Lassen Sie uns gemeinsam daran arbeiten.

In diesem Sinne wünsche ich der 11. Nationalen Maritimen Konferenz lohnende Begegnungen, einen klaren Kurs und immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel, wie Sie im Norden zu sagen pflegen.

Vielen Dank. Alles Gute.

Grußwort



Andreas Brand
Oberbürgermeister der Stadt
Friedrichshafen

Herzlich willkommen zur 11. Maritimen Konferenz hier am Bodensee in Friedrichshafen. Schön, dass Sie da sind.

Im Namen der gemeinsamen Gastgeber vor Ort, für den Bodenseekreis mit Herrn Landrat Lothar Wölfle und persönlich für die Stadt Friedrichshafen begrüßen wir Sie alle, die Vertreter aus Politik, aus Wirtschaft, aus Forschung, aus den Verbänden, der Marine, den Unternehmen, den Gewerkschaften und den Verwaltungen.

Schön, Herr Ministerpräsident Kretschmann, dass wir Partner des Landes Baden-Württemberg sein dürfen und gemeinsam diese Veranstaltung ausrichten. Schön, dass wir präsentieren dürfen, warum der Bodenseekreis und Friedrichshafen einen starken Bezug zur maritimen Wirtschaft haben. Etwas, was wir Ihnen, Herr Brackmann, und den Damen und Herren und Ministerinnen und Ministern, Staatssekretären, Bundestags- und Landtagsabgeordneten aller Parlamente zeigen können. Mit Ihrer Entscheidung, mit der 11. Nationalen Maritimen Konferenz an den Bodensee zu gehen, liegen Sie richtig.

Die maritime Konferenz hier in Friedrichshafen fernab der Küste? Herr Ministerpräsident, Herr Landrat, für uns war das keine Frage. Aber vielleicht der eine oder die andere hatte, wenn man die Presse aufmerksam liest, leichtes Stirnrunzeln. Aber dieses Stirnrunzeln, verehrte Gäste, ist völlig unbegründet. Und dafür bieten das Land, der Landkreis und die Stadt überzeugende Gründe. Könnte es am Stadtnamen liegen, „Friedrichshafen“? König Friedrich von Württemberg war es, der ihr seinen Namen gab. Und er hat sein Geschäftsmodell beherrscht, nämlich einen Hafen, den Schlosshafen, zu haben, sozusagen als Brückenkopf, als Geschäftsmodell für den Handel, für die Warenbeziehungen Richtung Süden, Richtung Schweiz und Italien. Und so hat er aus zwei ehemals selbständigen Gemeinden und Reichsstädten ein Friedrichshafen gegründet. Aber ganz im Ernst, es liegt an der Stärke und Innovationskraft der regionalen Zulieferindustrie für die maritime Wirtschaft, dass Sie, Herr Brackmann, und Ihr Haus gesagt haben, ja wir kommen hierher. Da gibt es gute Gründe.

Nirgendwo ist die Mobilität in unserem Bundesland so zu Hause wie im Bodenseekreis, in Friedrichshafen. Es war ein Marineoffizier, Graf Zeppelin, der als Industriepionier hier die Entwicklung einer ganzen Landschaft geprägt, gestaltet hat, der Gründer der Zeppelinstiftung und des Zeppelinkonzerns. Es waren aber auch die begnadeten Motorenbauer, Wilhelm und Karl Maybach, die Gründer

der MTU – heute Rolls Royce Power Systems. Oder ein weiterer Grund liegt in dem Luftfahrtpionier Claude Dornier, dem Urgründer des heutigen Airbus. Oder wenn Sie an die Antriebe in den Schiffen denken, an Graf von Soden, den Gründungsvater der ZF Friedrichshafen AG. Sie sind mit Ihrer Konferenz in einem Technologiecluster, das Schiffe auf allen Weltmeeren, auf allen Binnenflüssen bewegt und antreibt. Es sind MTU-Motoren aus Friedrichshafen, die für die maritime Energiewende stehen. Und Rolls Royce Power Systems ist Ihnen mit seiner Kernmarke MTU als größter Schiffbauzulieferer bestens vertraut. Die marine Antriebstechnik von ZF, sie sorgt für Effizienz und Sicherheit Ihrer Schiffsantriebe. Und wenn Offshore-Windkraftanlagen in Betrieb gehen, dann steht meist ein ZF-Getriebe dahinter.

Eines möchte ich noch loswerden, wenn Sie in Friedrichshafen sind. Ihre Themen sind auch unsere Themen. Wenn es unserer Industrie hier gut geht, im maritimen Bereich, dann geht es Ihnen auch gut. Gut ausgebaute und erreichbare Seehäfen, eine zukunftsfähige Schieneninfrastruktur von der Küste bis an den Bodensee, eine starke deutsche Handelsflotte, faire Steuerregeln – da sitzen wir als Region, als Stadt mit Ihnen in einem Boot, im Boot der deutschen maritimen Wirtschaft. Wir wollen unseren Beitrag leisten, dass wir auch in der Zukunft gemeinsam erfolgreich sind und bleiben. Gerne sind wir Ihre Gastgeber heute und morgen.

Alles Gute, angenehme Gespräche und Ihnen und Ihren Unternehmen viel Erfolg. Vielen Dank.

Rede



Dr. Paul Stott
Senior Lecturer of Newcastle University

Madam Chancellor, honoured guests and ladies and gentlemen,

having 15 minutes to say something new and interesting in this context is a challenge, given the sheer diversity of the group represented here: including those involved with marine transport, be it the manufacturers of the ships and their suppliers, the ship owners and operators, those of you working in ports and logistics, plus those involved in technologies for managing the seas as a resource for food and energy.

And it is not only the breadth of the interests in the audience that is difficult to address. We are living at a time of an unprecedented number of challenges that are becoming increasingly more urgent. At the top of the list, of course, is climate change, with the search for innovative power systems for ships, autonomous shipping, smart logistics and ports and harnessing the energy of wind and water – but climate change is only one of our many challenges.

And on top of everything else we now have to add what in UK has become the unmentionable issue in polite society: “the ‘B’ word” (Brexit). We appear to have opened a Pandora’s Box out of which has flown much division, chaos and disruption – not least for the politicians that started it all. But I am not sure that as time has gone on and still with no end, either way, in sight that the British people can yet see much of the hope that for Pandora famously remained behind in the box.

The organisers of this gathering have specifically asked me to address that issue, so I will get it out of the way first. It may surprise you to hear that at a meeting very similar to this one for the British Maritime sector in February of this year, at which I gave a keynote address, Brexit was not on the agenda. It’s not that we in the UK are not interested or concerned – our politics is strangled by it and our news channels talk of almost nothing else and the uncertainty of our situation is starting to cause problems for our industries and investors. It is just that we had other issues to discuss and our industry is focused on a strategy to deliver warships to the Royal Navy.

If, as an analyst, I am asked the question what will be the consequences of Brexit (assuming that we finally (please!) at some point either leave or stay) I can state with absolute confidence that there will be opportunities and threats for us in the UK and for you in Germany as well as for others,

but more than that I am afraid I don't think I can add anything that may help. It reminds me of the analysis and research that was undertaken in advance of the Panama Canal expansion, when many researchers considered the question "what will it mean for shipping"? Despite some very significant intellectual horsepower being addressed to the problem, it proved intractable. Even now, three years on from the opening of the expanded canal, the situation is still developing and I am not convinced we know even yet what the consequences will finally be. What hope, then, to predict the outcome of Brexit? There are too many unknowns and too many variables to predict with any confidence, certainly in advance of the event.

So, let me concentrate more widely on the global part of the theme for this meeting ("Global, Smart and Green") – where I hope that I may be able to add to the progress of the industry.

I applaud the very comprehensive Agenda 2025, which essentially seeks global competitiveness for German industry through the use of innovation. I would like to take this opportunity to put on the agenda a few additional items that are frustrating progress to that end – what I might term non-technical barriers to innovation that we need to address to improve the potential for absorption of all the new technologies that our researchers are coming up with. The barriers I am talking about are political and economic and there are three of them.

The first barrier arises because the global markets we operate in are dysfunctional – I might even go as far as to say that in some respects they are broken. Of course, at the most basic level the markets function in their role of facilitating transactions and determining price, but where they fail is found in the consequences of certain features of those markets that cause difficulty not only for investment but also, for much of the time, in just trying to survive. The features that I will describe appear at first glance to be specific to isolated sectors of the industry but, due to the inter-connected nature of the maritime sector, they have significance for almost all parts of the industries represented here today.

We are subject in the maritime sector to fluctuations in business to a greater extent than any other industry. Now, this is nothing new – the cyclicity and volatility of shipping and its related industries are well known and lead to a difficult investment climate. It has always been this way.

When looked at objectively, however, there is something rather strange about the nature of these cycles, in relation to the rather steady character of growth in underlying sea-borne trade that drives much of our industry. The cycles appear wildly exaggerated when compared to the steady long term growth in demand for shipping services. Clearly there is much going on in our industries beyond the rational needs of a transport service.

The problem lies in the way that the shipping and shipbuilding cycles relate to each other in an antagonistic way – they wind each other up, which leads to a pattern of boom and bust. We now have enough data to look at this pattern back over the past 120 years and we find that the boom and bust cycle recurs about every thirty years, at which points we substantially over-build the market. We build too many ships – and it's not only a few too many. By the time we realised in 2008 that the shipping market was becoming over-supplied the backlog in shipbuilding was approaching six years and output of unneeded tonnage didn't peak until 2011.

One of the results of the periodic over-investment in ships is that the trough phase of the cycle is deeper and longer than it needs to be. The results of that are persistently low shipbuilding demand, which is bad news for the shipbuilding industry, and its suppliers and services, and persistently low freight rates, which is bad news for the shipping industry, and its suppliers and services. But the consequence goes much beyond this. Overbuilding serves to confound the absorption of new technologies and to frustrate progress towards technological solutions to the challenges we face. Low freight rates, for example, leave owners of ships unable to invest in retro-fitted technologies, for example in systems to reduce pollution when in port. In the longer term, the 'bulge' of excess capacity created at the peak suppresses newbuilding demand; for between one and two decades typically, reducing the opportunity to introduce new technologies on new ships. We might even consider the suggestion that shipping is too cheap as a consequence of the broken economics and that users of marine transport systems need to pay more to enable the technical solutions to be absorbed into operations – but the economic system mitigates against that, even where regulatory changes demand innovations.

So, is there anything we can do about this? We can't and shouldn't try to mess with the underlying cycles, but can we do something to address the damaging periodic exag-

generation of those cycles? I believe there are several things we can do.

- First, we need to stimulate research into the economics to run alongside the technical research. The economics and the markets remain inadequately understood.
- Second, we need to introduce memory into the system. The real issue of these booms is the attraction for investment capital that may be persuaded into the sector in response to the spectacular but temporary earning opportunities that appear periodically. It becomes capital that drives demand for new ships rather than any rational demand for transport services. It is significant that the pitch of the cycle at about thirty years is similar to the length of a career and senior management in the banking sector that got their fingers burned and learned the lesson of the previous boom will be long retired when the market proceeds through is next one.
- Third, we need to consider a leading indicator that identifies when the pattern of investment in new ships is getting dangerously out of sync with the demand for transport, to try to damp the over-investment. We need a warning light to come on when things are going wrong, in sufficient time for us to do something about it.
- Finally, given the growing anxiety of consumers about global warming, is it time to accelerate the move towards a differentiated shipping market, in particular predicated on its environmental characteristics?

The second barrier to innovation relates to WTO's difficulty in regulating competition in shipbuilding. The EU tried to use anti-subsidy instruments in 2003 but we failed to convince the WTO of the case and we lost, basically, in my view, because we couldn't convince the WTO panel of the economics of the market. It was due to a lack of understanding of the economic fundamentals which, in turn, is due to lack of research into the economics of shipbuilding. Now, you might think that the consequences of this are limited to shipbuilders and their services and suppliers, but again they go much further than that and affect almost the entire maritime sector.

Let me give you an example. Daewoo has been rescued by the South Korean government for the third time, unless

any of the several proposed anti-trust actions to stop the merger with Hyundai can succeed. The rescued yard will continue to sell its enormous capacity into the global market. This can only be done by lowering prices to stimulate demand – demand for ships that are essentially not needed by the transport system (we already have too many), and which would not otherwise be justified in the prevailing poor shipping market conditions. This has two effects: firstly it lowers the value of shipbuilding capacity globally, forcing prices in all sectors downwards – reducing the ability of the industry to absorb new technologies onto ships, because the price is too low to justify it. Secondly, the unwanted supply of new ships will act to further increase the trough period, moving demand (and by extension the opportunities to introduce new technologies) to the right.

We need to stop the perpetuation of damaging over-capacity in shipbuilding which distorts the entire market system – not just for shipbuilders. We are in danger of giving up on the WTO, which is not good because it is currently the most significant channel available to us to try to regulate global competition. There is an emerging view that WTO is not fit for purpose in the case of global shipbuilding. I don't agree with that view (yet) – the problem, I believe, is that our understanding of shipbuilding's markets is not fit for purpose. It may surprise you to hear that, whilst we have made much progress since 2003, we remain unable to give a full and rigorous definition of the global shipbuilding market, and if we can't define the market how can we expect the WTO to rule on it? We need to complete the research to achieve a robust understanding.

The third barrier to innovation arises because the predominant approach to competitiveness in global shipbuilding is through economy of scale, which is partly why we keep ending up at WTO's doorstep. We have reached the ultimate destination on a track we have been on since mass production was invented in shipbuilding seventy years ago: but the approach no longer works – it is not sustainable.

To give you an idea of how much that scale has grown over my lifetime: in 1960 the global market leader was Kieler Howaldtswerke, which in that year built eleven ships totalling about a quarter of a million gross tons and it was a large shipyard in its day. Its output alone was equivalent to about 25 percent of the entire UK industry. In 2010 the leader was DSME, which produced seven times as many ships and thirty times the tonnage. Another benchmark:

at the peak of the market in 2011 the three leading Korean shipyards were processing about three million tonnes of steel per year – each! With three other mega-yards not far behind them.

The problem is that pursuit of economy of scale works perfectly for the periods when the market justifies such scale – which is about every thirty years. For the rest of the time the mega-yards are, to say the least, sub-optimal and in the worst cases they require government support to try to survive until the next boom, to which they have become addicted. Again this sounds like a problem for shipbuilders but the damage is much wider than that. The small number of competing mega-yards inevitably resort to lowering prices to stimulate demand to try to feed themselves with work, stimulating demand that shipping does not need with the consequences I discussed earlier. They also force out of the market smaller builders and even sometimes entire industries, as everyone in this room is fully aware.

We need a new and a more sustainable strategy for competitiveness, such as we have started to see emerging here in Germany. Germany has managed to achieve a significant share of global shipbuilding value through automation, lean and agile manufacturing, integration of the supply chain and through clever product design. This development is enabling the industry to surf a wave of opportunity very successfully. What we need now is research to generalise these methods and technologies to broaden their application and to point the way to a new and more intelligent shipbuilding strategy for others to follow, hopefully leading to more sustainable conditions for all in the maritime sector. I would suggest that research in this area might benefit from partnership with others outside Germany, who have an interest in breaking the vicious cycles that characterise the maritime industries – to maximise the chance of change in the industry globally.

Madam Chancellor, what I have tried to do here is to applaud the industry in Germany for its ambition and progress, but to point out additionally the economic and political barriers that need to be addressed alongside the technical to facilitate the effective implementation of the technologies to benefit our industry and its aims.

Essentially, the message I would like to leave is that progress towards our goals is not only a matter of technology – we need to invest in economic research to improve the absorption of that technology and to invest in the politics and diplomacy needed to move the maritime industry, globally, forwards, away from its current state of periodic stagnation and barriers to progress.

Thank you for listening.

Rede



Dr. Angela Merkel
MdB, Bundeskanzlerin der
Bundesrepublik Deutschland

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident Kretschmann, sehr geehrter Herr Kollege Brackmann, liebe Kollegen Staatssekretäre, sehr geehrter Herr Stott, Herr Landrat Wölfle, Herr Oberbürgermeister, meine Damen und Herren,

vielen Dank für die Einladung zur 11. Nationalen Maritimen Konferenz. Ich bin gerne wieder mit dabei. Wir waren mit dieser Konferenz natürlich schon an der Nord- und Ostsee. Warum also nicht mal am Bodensee – am Schwäbischen Meer, wie dieser See ja auch gern genannt wird. Große Kreuzfahrtschiffe und Containerhäfen sucht man hier zwar vergeblich, auch die Bergkulisse im Hintergrund erinnert eher an Alpines als an Maritimes, dennoch sprechen für Friedrichshafen viele gute Gründe als Veranstaltungsort.

Dieser Veranstaltungsort steht für die Vielfalt unserer maritimen Industrie, die sich in der Binnenschifffahrt ebenso wie in der Seeschifffahrt zeigt. Wir haben Werften und Häfen, wissenschaftliche Einrichtungen und Unternehmen der Offshore-Windindustrie, aber vor allem sind es viele Zulieferer, mit denen die maritime Wirtschaft von Flensburg bis Friedrichshafen breit vertreten ist. Sie alle zusammen unterstreichen hier das diesjährige Konferenzmotto „**Deutschland maritim** global · smart · green“. Das zeigt also, dass wir auf Globalisierung, auf Innovation und auf Nachhaltigkeit setzen. Das sind Schlagworte, die sehr treffend für unsere maritime Industrie gewählt wurden.

Deutschland gehört ja nicht nur zu den weltweit führenden Exportnationen, sondern ist auch eine der größten Schifffahrtsnationen der Welt. Nicht zuletzt ist Deutschland auch Logistikweltmeister. Diese Internationalität der Branche ist auch hier in Friedrichshafen am Drei-Länder-Meer zu spüren. Die deutsche maritime Wirtschaft kann sich in der Welt wirklich sehen lassen. Vor allem durch ihre Innovationsstärke ist sie ein wichtiger Wachstumsfaktor unserer Volkswirtschaft. Wenn man das in Zahlen ausdrücken will, dann kann man sagen: Mehr als 50 Milliarden Euro Jahresumsatz, annähernd eine halbe Million Beschäftigte – das muss man sich immer wieder vor Augen führen – und über 2.000 Handelsschiffe im Eigentum deutscher Reedereien und damit eine der größten Flotten der Welt. Kurzum: Es ist wirklich beeindruckend, was die Branche leistet.

Davon habe ich mir auch erst kürzlich wieder ein Bild machen können, als ich den Hamburger Hafen besucht habe, um mir das Containerterminal Altenwerder anzuschauen. Das ist ein Hightech-Terminal – übrigens auch wegen vieler Förderungen der Bundesregierung beziehungsweise des Bundesverkehrsministeriums. Es ist gewissermaßen ein Test- und Forschungslabor im Realbetrieb. Wir haben ja eben den Vortrag von Herrn Stott gehört. Es ist sehr interessant, wie die Zukunft solcher Containerterminals aussehen wird. Die Frage, die sich angesichts von Digitalisierung, 3-D-Druck und Individualisierung der Produktion stellt, ist natürlich: Was bedeutet das für die Schifffahrt, für die Handelsschifffahrt; und inwieweit wird Wertschöpfung wieder dahin zurückverlegt, wo die Konsumenten und Nutzer der Produkte sind? Also ein sehr spannendes Feld.

Wenn man sich diese Anlage anschaut, dieses Containerterminal Altenwerder, dann wundert man sich nicht, dass die deutschen Seehäfen insgesamt rund zwei Drittel des seewärtigen Außenhandels unseres Landes abwickeln und auch einen erheblichen Teil des europäischen Außenhandels. Aber wir müssen kämpfen.

Lieber Herr Ministerpräsident, ich habe gelernt: bei der Frage der Besteuerung und der Zusammenarbeit des Bundeszolls und der Ländersteuerverwaltungen haben wir ein gewaltiges Problem; hier haben wir durch unsere föderale Struktur einen Nachteil zum Beispiel gegenüber den Niederlanden. Es wäre ein herausragendes Beispiel, wenn man zeigen könnte, wie schnell wir auch bestimmte Steuerverfahren digitalisieren könnten. Dann könnten wir einen richtig großen Schritt machen. Man glaubt es kaum, aber Besuche zeigen einem immer wieder, dass man etwas dazulernen kann. Jedenfalls hat man es halt nicht gern, wenn die Niederländer Videos drehen über die Langsamkeit der Deutschen und die Schnelligkeit der Niederländer. Das sollte uns herausfordern. Das gilt für alle Bundesländer gleichermaßen und auch für den Bund. Steuerverwaltungen sind sozusagen ein Wert an sich, aber könnten durchaus noch an Geschwindigkeit zulegen.

Von den leistungsstarken Häfen profitieren viele deutsche Industrie- und Dienstleistungsbereiche in allen Regionen, nicht nur in Küstennähe. Importeure und Exporteure etwa hier in Baden-Württemberg oder in Bayern und Nordrhein-Westfalen sowie auch in unseren Nachbar- oder anderen europäischen Staaten, wie zum Beispiel Schweiz,

Liechtenstein, Österreich, Ungarn und Ukraine, nutzen deutsche Häfen für ihren Handel. Die Attraktivität von Häfen hängt natürlich immer auch von ihrer Hinterlandanbindung ab. Daher ist die bedarfsgerechte Anpassung der Verkehrsinfrastruktur einer unserer investitionspolitischen Schwerpunkte für unser Land als Verkehrs- und Logistikdrehscheibe in Europa.

Wir haben als Bundesregierung 2016 ein neues Nationales Hafenkonzept verabschiedet, das unser strategischer Leitfaden für die Hafenpolitik auch der nächsten Jahre ist. Wir wollen erreichen, dass unsere Häfen noch wettbewerbsfähiger werden. Dazu gehört eben auch, dass wir den weiteren Ausbau der digitalen Infrastruktur und die Vernetzung der Häfen weiter vorantreiben. Innerhalb der gesamten Transport- und Logistikkette sind die Häfen bei der Nutzung digitaler Möglichkeiten Vorreiter. Schon die massenhafte Abfertigung von Containern seit den 70er-Jahren wäre ohne den Einsatz elektronischer Datenverarbeitung kaum denkbar gewesen. Seitdem schreitet die technologische Transformation unaufhaltsam voran.

Als Bundestagsabgeordnete mit einem Wahlkreis an der Ostsee habe ich natürlich auch ein besonderes Auge auf den Schiffbau. Im Übrigen, da ich über meinen Besuch in Hamburg gesprochen habe, Herr Stott: Ich habe mehrere panamaische Präsidenten erlebt, die mir erzählt haben, dass Hamburg sozusagen vom Schicksal des Panama-Kanals unmittelbar betroffen sein wird. Ich habe das auch geglaubt, denn die Verbreiterung des Kanals bringt einfach auch neue Containerschiffe mit sich; und deshalb ist es gut, dass nach geschlagenen elf oder zwölf Jahren nun die ersten Spatenstiche zur Elbvertiefung durchgeführt werden können. Gemessen an der Bauzeit des Berliner Flughafens sind wir da aber immer noch schnell.

Aber zurück zu meinem Wahlkreis und zum Schiffbau in Deutschland. Hier überzeugen unsere Unternehmen vor allem damit, dass sie Spezialschiffe liefern, die höchsten technologischen Ansprüchen genügen. Die Palette reicht von zivilen Seeschiffen und Marineschiffen über Produktions- und Förderanlagen für den Offshore-Einsatz bis hin zu auch sehr gefragten Segel- und Motorbooten für Binnengewässer. Der Schiffbau ist in vieler Hinsicht typisch für das, was unsere deutsche Wirtschaft insgesamt erfolgreich macht: Er ist mittelständisch geprägt, exportorientiert und in vielen Bereichen auch führend in der Technologie. Ich weiß natürlich, dass die internationale Konkurrenz insbe-

sondere aus Asien im Schiffbau sehr hoch ist. Damit unsere Schiffbauer technologisch weiter vorne sein können, dürfen wir eben bei Forschung und Entwicklung nicht nachlassen. Sie, Herr Stott, haben ja bei der WTO Schiedsverfahren zwischen der EU und Südkorea begleitet. Ich habe aus eigener Erfahrung in meinem Wahlkreis gesehen: Indirekte Subventionen nachzuweisen – das gehört auch zu diesem Thema –, gleicht der Suche nach einer Stecknadel im Heuhaufen. Deshalb ist es gut, wenn wir forschungsmäßig und technologisch einfach immer eine Runde weiter sind. Dann haben wir die besten Chancen.

Das gilt gerade auch mit Blick auf Klima- und Umweltschutzzorgaben. Technologien, die die Ressourceneffizienz erhöhen und Schadstoffemissionen senken, werden immer wichtiger. Die Schifffahrt ist mit Blick auf die Transportkapazitäten ein vergleichsweise umweltschonender Verkehrsträger. Trotzdem muss auch die Schifffahrt ihren Beitrag dazu leisten, dass wir unsere globalen, europäischen und nationalen Klimaschutzziele erreichen. Der Ausflugsverkehr auf Berliner Gewässern ist da vergleichsweise eine „low-hanging fruit“, würde ich mal sagen. Auf dem Bodensee ist das, glaube ich, besser geregelt als auf der Spree.

Dahinter steht auch die Überzeugung, dass kein oder zu wenig ambitionierter Klimaschutz mit weitaus höheren Kosten verbunden wäre als die Anforderungen, die das Abkommen von Paris und auch unsere nationalen Vorgaben uns stellen – Kosten finanzieller Art wie auch Kosten durch den Verlust von Lebensräumen, Lebensgrundlagen und menschlichen Lebens. Der Kampf gegen den Klimawandel ist eine der größten und drängendsten Herausforderungen unserer Zeit. Derzeit diskutieren wir über das Ziel, wie wir bis 2050 Klimaneutralität schaffen. Das ist ein sehr ehrgeiziges Ziel. Ich glaube, wir können es nur erreichen, so jedenfalls die Fachleute, wenn wir auch bereit sind, Kohlendioxid in gewissem Umfang mit der CCS-Methode zu speichern. Das bedarf einer breiten gesellschaftlichen Diskussion in Deutschland; und diese müssen wir auch führen. Ich freue mich, dass das auch parteiübergreifend so gesehen wird. Wir werden in unserem Klimakabinett genau das auch in den nächsten Wochen tun.

Fest steht, dass die Transformation zu einer klimaneutralen Wirtschafts- und Lebensweise jeden Bereich betrifft und somit also auch den Verkehrsbereich. Da bildet der Seeverkehr natürlich keine Ausnahme. Die Bundesregierung setzt sich in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO

dafür ein, dass weltweit auch der Seeverkehr seinen Beitrag zum Klimaschutz leistet. Die IMO will den CO₂-Ausstoß bis 2050 um mindestens 50 Prozent reduzieren.

Dafür brauchen wir, ähnlich wie an Land, auf See noch mehr Effizienz, erneuerbare Energien und alternative Antriebstechnologien. So kann auch im Seeverkehr die Elektromobilität ausgebaut werden, insbesondere bei kürzeren Strecken. Über die Entwicklung und Anwendung synthetischer Kraftstoffe auf der Basis erneuerbarer Energien können wir den Seeverkehr ebenfalls klimaschonender voranbringen. Auch hierbei ist das Bundesverkehrsministerium ja zu Wasser und auch zu Land und in der Luft tätig. Für die Dekarbonisierung des Langstreckenseeverkehrs kann zum einen LNG, also Flüssigerdgas, an Bedeutung gewinnen, das deutlich schadstoffärmer ist als Schweröl. Zum anderen kommen alternative Antriebe wie die Brennstoffzelle in Betracht.

Friedrichshafen hat hier eine lange Tradition. Denn Wasserstoff wurde ja als Antrieb für Zeppeline genutzt. Ferdinand Graf von Zeppelin ließ hier am Bodensee am 2. Juli 1900 ein Luftschiff zur Jungfernfahrt aufsteigen. Es ist beruhigend zu wissen, dass heute der Einsatz von Wasserstoff im Verkehr weniger riskant ist als bei den fliegenden Zigarren, wie die ersten Zeppeline auch genannt wurden.

Nicht nur auf See, sondern auch in den Häfen müssen die Emissionen gesenkt werden, zum Beispiel während der Hafenmanöver und der Hafentiegezeiten. Hier kann Strom aus dieselbetriebenen Schiffsgeneratoren durch Landstrom ersetzt werden. Im besten Fall kommt dieser Strom dann aus erneuerbaren Energien. An der Küste bietet sich die Windenergie an. Hier haben wir allerdings noch Preisprobleme. Wir sind jetzt gerade in Kiel dabei, aus Gründen der NO_x-Emissionen das mal durchzuexerzieren. Wenn preislich nicht auch die Incentives so gesetzt werden, dass sich das lohnt, wird es auf Dauer schwer sein, das durchzusetzen.

Es ist vor allem die Offshore-Windenergie, die einen wichtigen Beitrag zur Energiewende und zum Erreichen unserer Klimaziele leistet. Bei den Ausschreibungen haben wir gesehen, dass sich die Offshore-Windparks zum Teil schon ohne staatliche Förderung realisieren lassen. Das heißt, Windenergie gewinnt auch in rein wirtschaftlicher Hinsicht weiter an Bedeutung. Zudem hat die Offshore-Windenergie einige Vorteile gegenüber anderen erneuerbaren

Energietechnologien. Die Versorgungssicherheit ist besser und die Stromerzeugung stabiler. Inzwischen sind in der deutschen Nord- und Ostsee zusammen rund 6,4 Gigawatt Offshore-Windenergie installiert. Bis 2020 werden voraussichtlich Offshore-Windparks mit einer Kapazität von 7,7 Gigawatt am Netz sein. Offshore-Anlagen genießen, wenn es richtig gemacht wird, oft mehr Akzeptanz als Windparks an Land.

Akzeptanz ist natürlich eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass die Energiewende mit dem beschlossenen Ausstieg aus der Kernenergie und aus der Kohleverstromung insgesamt gelingt. Wir haben heute im Bundeskabinett die Eckpunkte für die Gestaltung des Strukturwandels beschlossen. Wir müssen bis zum Ende des Jahres die gesamte Energieversorgung nochmals durchkalkulieren, damit wir den Ausstieg aus der Kernenergie plus den Ausstieg aus der Kohle in den nächsten 20 Jahren – bei der Kernenergie natürlich viel schneller – auch wirklich gut durchführen können.

Es sind also durchaus günstige Voraussetzungen, von denen die maritime Industrie mit ihren Spezialschiffen für Offshore-Windenergie profitieren kann. Wir schaffen es immer besser, ökologische und ökonomische Ziele miteinander zu verbinden. Das kann sich für unsere maritime Wirtschaft als Markenzeichen und besonderer Vorteil auch im internationalen Wettbewerb erweisen.

Als große Außenhandelsnation muss Deutschland natürlich so sehr auf seine internationale Wettbewerbsfähigkeit achten, wie wir das auch tun. Wir profitieren in besonderer Weise von einer guten Weltkonjunktur, auch wenn es zurzeit ziemlich viele Friktionen gibt. Kritiker unserer Leistungsbilanzüberschüsse sollten nicht übersehen, dass wir als Außenhandelsnation auch besondere Risiken tragen, wenn sich die Weltkonjunktur eintrübt.

Wir haben ja eben sehr eindrücklich von den 30-Jahres-Zyklen gehört, die im Schiffbau immer wieder durchlaufen werden. Man wundert sich manchmal, warum man aus so etwas nicht schneller lernt. Aber die Faszination der großen Gewinne in der Anfangsphase trübt den Blick für eine nachhaltige Betrachtungsweise offensichtlich immer wieder.

Nirgends wird jedenfalls die Bedeutung des Welthandels deutlicher als am Beispiel der maritimen Wirtschaft, da ja

der Großteil des Welthandels über den Seeverkehr abgewickelt wird. In Hamburg kann man sozusagen mit Händen greifen, wenn irgendwo ein Handelskonflikt ausgebrochen ist. Da muss man sich einfach nur die Anzahl der ankommenden Container anschauen.

Das Auf und Ab des Außenhandels wirkt sich nicht nur unmittelbar auf die Schifffahrt und Hafenwirtschaft aus, sondern, mit zeitlichem Abstand, mittelbar auch auf andere maritime Branchenbereiche wie die Werften und ihre Zulieferer. Wenn unser Wirtschaftswachstum in diesem Jahr voraussichtlich sehr moderat ausfallen wird, dann ist das eben gerade auch den derzeitigen außenwirtschaftlichen Unsicherheiten geschuldet. Umso wichtiger ist es, weiterhin für einen freien und fairen Handel mit gemeinsamen Regeln zu werben, das Handelssystem der WTO zu erhalten und die WTO selbst zu modernisieren. Ich freue mich sehr, dass die japanische G20-Präsidentschaft – wir werden den nächsten Gipfel Ende des Monats Juni in Osaka haben – sich genau auch diesen Themen verschrieben hat.

Die bilateralen Abkommen der Europäischen Union mit vielen Staaten und Regionen, zuletzt auch mit Japan, sind äußerst wichtige Ergänzungen des multilateralen Regelwerks. Wir sprechen uns gemeinsam mit unseren Partnern in der EU auch für den Abschluss weiterer Handelsabkommen aus. Jedes Abkommen, das für alle Beteiligten die Handelsbarrieren senkt, ist aus meiner Sicht ein gutes Abkommen. Und daher wollen wir auch mit den Vereinigten Staaten von Amerika nicht nur über die Vermeidung von neuen oder höheren Zöllen sprechen, sondern unsere Handelsbeziehungen auch insgesamt vorteilhaft gestalten. Ich bin sehr froh, dass es der Europäischen Kommission zusammen mit den Mitgliedstaaten gelungen ist, nun doch ein Mandat für Handelsgespräche mit den Vereinigten Staaten von Amerika zu verabschieden.

China war im letzten Jahr wieder unser wichtigster Handelspartner. Unsere maritime Wirtschaft profitiert erheblich von den engen Wirtschaftsbeziehungen zu China. Aber ich sage auch ganz klar, dass China aufgefordert ist, für gleiche und damit faire Wettbewerbsbedingungen für unsere Unternehmen in China zu sorgen – so wie umgekehrt chinesische Unternehmen diese auch bei uns in der EU genießen.

Auch innerhalb der Europäischen Union werden uns schwierige handelspolitische Fragen ins Haus stehen. Das

hängt sehr davon ab, wie Großbritannien seinen beabsichtigten EU-Austritt gestalten will. Wir haben im Europäischen Rat im Einvernehmen mit der britischen Regierung die EU-Austrittsfrist bis zum 31. Oktober 2019 verschoben. Bis dahin bleibt Großbritannien EU-Mitglied mit allen Rechten und Pflichten, es sei denn, es tritt von sich aus vorher aus. Für die Bundesregierung bleibt es dabei, dass ein Abkommen, in dem alle relevanten Fragen für einen geordneten Austritt geregelt sind, allemal besser ist als kein Abkommen. Deshalb hoffen wir, dass der für uns so wichtige Wirtschaftspartner Großbritannien auch die notwendigen Entscheidungen fällen wird. Wie der Austritt des Landes aus der EU erfolgen wird, ist natürlich für Wachstum, Beschäftigung und Arbeitsplätze sowohl in Deutschland und allen anderen EU-Mitgliedstaaten als auch in Großbritannien von großer Wichtigkeit.

Arbeitsmarktpolitisch stellen sich ohnehin schon die Ausflagungen in Drittstaaten als Problem dar. Ich habe ja erst nur davon gesprochen, wem die Schiffe gehören, und noch nicht davon, unter welcher Flagge sie fahren.

Ausflagungen bleiben natürlich nicht ohne Folgen – etwa auch für die maritime Ausbildung. Durch neue Technologien ändern sich natürlich auch die beruflichen Aufgaben für diejenigen, die in der maritimen Wirtschaft beschäftigt sind, weshalb die maritime Wirtschaft existenziell auf qualifizierte Arbeitskräfte angewiesen ist – und mit Blick in die Zukunft eben auch auf geeignete Nachwuchskräfte. Wir alle wissen, dass bei uns die demografische Entwicklung die Herausforderung nicht gerade leichter macht, obwohl wir in der maritimen Wirtschaft sehr attraktive und interessante Tätigkeitsbereiche haben.

Daher sorgen neben der Wirtschaft und den Gewerkschaften auch der Bund und die Küstenländer für Qualifizierung, Aus- und Weiterbildung. Die Bundesregierung fördert die maritime Ausbildung und Beschäftigung unter deutscher Flagge jährlich mit rund 60 Millionen Euro. Gemeinsam mit unseren Partnern im Maritimen Bündnis machen wir uns dafür stark, dass Know-how und qualifizierte Beschäftigung am Standort Deutschland auch wirklich erhalten bleiben. Ich möchte allen, die an diesem Maritimen Bündnis mitarbeiten, ein herzliches Dankeschön sagen. Wenn wir das nicht hätten – lieber Herr Brackmann, ich glaube, wir stimmen überein –, dann wäre der maritime Standort Deutschland heute nicht mehr so vielfältig. Deshalb kann ich Sie nur ermuntern und uns selbst auch, in diesem Bündnis weiterzuarbeiten.

Meine Damen und Herren, die maritime Industrie steuert spannenden Zeiten entgegen. Die Herausforderungen sind groß, die Chancen, davon bin ich überzeugt, noch größer. Dass sich dabei auch die Politik in der Pflicht sieht, um für vernünftige Rahmenbedingungen zu sorgen, versteht sich für uns von selbst. Daher bin ich Norbert Brackmann sehr dankbar, denn mit ihm als Koordinator für die maritime Wirtschaft ist sichergestellt, dass die Branche immer ein offenes Ohr in der Bundesregierung findet. Mein Dank gilt natürlich allen, die diese Konferenz vorbereitet haben. Darin sind viele Ressorts der Bundesregierung mit eingebunden, aber auch viele andere Akteure. Dass Ihnen das hier Freude bereitet und die Stimmung gut ist, das hat, glaube ich, einfach auch mit der schönen Bodenseeregion zu tun. Nichts gegen Ost- und Nordsee, aber Deutschlands Vielfalt ist doch insgesamt eine Bereicherung.

Ich wünsche Ihnen nicht nur heute und morgen einen regen und gewinnbringenden Austausch und gute Gespräche in angenehmer Atmosphäre. Die Küche hier und die Weine sind ja auch für ihre Qualität berühmt. Es war eine gute Entscheidung, hierher nach Friedrichshafen zu gehen. Ich bin gerne kurz dabei gewesen, wünsche Ihnen viel Erfolg und der Branche alles Gute.

Rede



Peter Altmaier
MdB, Bundesminister für Wirtschaft und Energie

Einen wunderschönen guten Morgen, meine sehr verehrten Damen, meine Herren!

Ich freue mich sehr, dass ich bei Ihnen sein darf. Wir haben ja lange gerungen um den Austragungsort für diese Maritime Konferenz. Es gibt immer viel Interesse und der Wirtschaftsminister ist ja eigentlich von Amts wegen neutral, aber als ich heute Morgen kam, als ich das wunderschöne Wetter gesehen habe, als ich gesehen habe, wie dieses Tagungszentrum direkt am Wasser liegt und man dort die maritimen Aktivitäten beobachten kann, weil die Schiffe vorbeifahren, da habe ich gedacht, das kann so eine schlechte Entscheidung gar nicht gewesen sein.

Deshalb freue ich mich, dass wir hier sind und dass wir zwei Tage haben mit guten und mit intensiven Beratungen, weil es ein Thema ist, das nicht nur die maritime Wirtschaft zu interessieren hat, sondern uns alle, weil es um einen Teil unserer nationalen und europäischen Wertschöpfung geht und weil dieser Teil der Wertschöpfung genauso wie vieles andere im Mittelpunkt nicht nur von disruptiven technologischen Veränderungen, sondern auch von disruptiven Veränderungen im Hinblick auf die Aktivitäten und die strategischen Entscheidungen anderer Länder – denken Sie an das Thema Seidenstraße – steht.

Ich freue mich, dass so viele von Ihnen gekommen sind, und dass ich umzingelt bin von der Landesregierung des Gastgeberlandes. Meine Kollegin Frau Hoffmeister-Kraut ist da, der Verkehrsminister Winfried Herrmann ist hier. Ich bin begleitet von bedeutenden Staatssekretären, ich sehe einen aus dem Bundesverkehrsministerium, den Enak Ferlemann, ich sehe vor allen Dingen meine eigenen Staatssekretäre, ich habe insgesamt sechs parlamentarische und beamtete. Zwei der besten sind hier: Der Thomas Bareiß, der aus der Region kommt, Andreas Feicht, der für die Energiewende zuständig ist, und natürlich last but not least, was wären wir alle ohne die Maritimen Koordinatoren – ich sehe einen früheren hier sitzen, mit dem ich gut zusammengearbeitet habe als Kanzleramtsminister, und ich sehe den heutigen, lieber Norbert Brackmann. Ich weiß, was Ihr alle geleistet habt, was heute noch zu leisten ist. Herzlichen Dank dafür, dass Sie uns immer daran erinnern, wie wichtig die maritime Wirtschaft in unserem Lande ist.

Ja, jetzt juckt es mich doch in den Fingern, dass wir hierhergekommen sind. Ein bisschen habe ich dann natürlich auch insofern mitgemacht, weil die Frage war ja, wo gehen

wir hin? Und ich rede jetzt nicht als Minister, ich rede als Privatmann. Sie wissen, hier ist Baden-Württemberg. Ich bin Saarländer und ich glaube schon lange, dass wir „großen“ Bundesländer mehr zusammenhalten müssen.

Liebe Kollegen aus der Landesregierung, Ihr wisst gar nicht, was Ihr am Saarland habt an Unterstützung, denn wir haben in 300 Jahren drei welthistorisch bedeutende Persönlichkeiten hervorgebracht: Der erste, als wir alle noch Franzosen waren, zur Napoleon-Zeit, in Saarlouis, in meinem Wahlkreis. Das war Marschall Michael Ney, der Generalstabschef von Napoleon. Er hat durch falsche Befehle die französische Armee in Waterloo ruiniert. Der zweite, das war der Erich Honecker aus Wiebelskirchen. Der hat die DDR ruiniert. Ja und der dritte, wiederum aus meinem Wahlkreis, aus Pachten, ist der Oskar Lafontaine. Davon hat sich mein Koalitionspartner SPD bis heute nicht völlig erholt. Also, Sie können sehen, dass aus einem kleinen Bundesland große Leistungen möglich sind.

Da es schon erwähnt worden ist, von der Moderatorin, dass wir heute den Tag des Grundgesetzes feiern und dass es 70 Jahre her ist, dass unser Grundgesetz in Kraft getreten ist, deshalb – finde ich – sollte man für zwei Sekunden innehalten und sich überlegen, wie es damals war. Da lag eigentlich alles am Boden, da lag unsere Industrie am Boden, da lagen unsere Städte am Boden, da lagen unsere Demokratie am Boden und die Politik, da lagen unsere Moral und unsere Ethik am Boden. Es hätte keiner auch nur fünf Cent auf dieses Land verwettet, dass es 70 Jahre später weltweit bewundert ist, von Freunden umringt, dass wir technologisch in vielen Bereichen führend sind, dass wir eine der wettbewerbsfähigsten Volkswirtschaften weltweit sind.

Dass es gelungen ist, ist der Beitrag von so vielen Einzelnen, privaten Unternehmerinnen und Unternehmern, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern und natürlich auch von Politikerinnen und Politikern, das ist etwas, was wir ruhig ab und zu auch mal draußen sagen dürfen. Es war nicht nur der Wiederaufbau nach dem Krieg, der so erfolgreich war. Als ich in den Deutschen Bundestag kam, 1994, als junger Abgeordneter, da hatten wir so etwas wie eine gemeinsame Identitätskrise, weil viele sagten, die besten Jahre sind vorbei. Wir haben die Wettbewerbsfähigkeit verloren, Deutschland als kranker Mann in Europa. Wir müssen kleinere Kuchen backen. Die Volkswirte sagten uns damals, nach jeder Wirtschaftsrezession wird die Sockel-

arbeitslosigkeit eine Million höher sein. Und es sah ja auch so aus; die erste Million, 1974, da war Willy Brandt gerade dabei, zu Helmut Schmidt den Stab zu übergeben, die zweite Million, in der zweiten Ölpreiskrise 1980, die dritte Million mit der Wiedervereinigung und die vierte Million mit der Jahrtausendwende und die fünfte Million, als damals 2005 der Wechsel von Gerhard Schröder zu Angela Merkel stattfand.

Es waren ganz viele, die sagten, schade um Deutschland, aber sie haben die Zeichen der Zeit nicht erkannt. Dann haben wir uns gemeinsam auf den Hosenboden gesetzt.

Lieber Uwe Beckmeyer, ich habe das auch in Anwesenheit und in Abwesenheit von Gerhard Schröder schon oft gesagt: Wenn damals nicht der Gerhard Schröder als Bundeskanzler den Mut gehabt hätte zu sagen, ich stelle in einer entscheidenden Situation das Interesse des Landes über das Interesse der Partei – und bin bereit mit den eigenen Leute eine Debatte anzufangen –, dann hätten wir diese Agenda 2010-Reformen vielleicht nicht geschafft.

Die Agenda 2010-Reformen waren nicht sozusagen alleine dafür verantwortlich, dass wir den Turnaround hingekriegt haben. Aber sie waren die Voraussetzung dafür, dass so viele Leute wieder Zuversicht gefasst haben, dass so viele Leute sagten, es ist ja vielleicht doch etwas mit dem Standort Deutschland. Wir können investieren. Wir können Leute einstellen. So. Wenn wir sehen, dass wir heute mit 45 Millionen Beschäftigungsverhältnissen die größte Zahl von Beschäftigung haben, die es jemals in Deutschland gegeben hat, eine Arbeitslosigkeit, die dabei ist, sich der Vollbeschäftigung zu nähern, in diesem Jahr – man soll den Tag nicht vor dem Abend loben –, aber wenn der Aufschwung auch in diesem Jahr weitergeht, dafür gibt es zumindest eine gute Chance, wenn auch mit einem niedrigeren Wachstumsniveau, dann haben wir einen Aufschwung, der zehn Jahre andauert und damit der längste, seit Ludwig Erhard noch Bundeskanzler war.

Das alles ist etwas, auf das wir mit Recht stolz und froh sein können.

Gleichzeitig, meine Damen und Herren, hatte ich eben noch ein maritimes Frühstück mit einigen der beteiligten Akteure, das ist so Tradition bei dieser Konferenz, damit der Minister auch was in den Bauch bekommt und nicht irgendwie aus Versehen abnimmt. Da haben wir halt auch

darüber geredet, dass es uns in vielen Bereichen sehr gut geht, aber dass wir nicht allein auf dieser Welt sind. Und dass um uns herum andere sind, die ihre Industriestrategien längst verabschiedet haben, die längst daran arbeiten, neue Märkte zu erobern. Und was in den USA geschieht, wo die Administration sagt, wir wollen durch (ich sage das mal) protektionistische Maßnahmen, durch Zölle, durch Einfuhrquoten wollen wir erreichen, dass Produktion zurückgeholt wird in die USA, weil wir erkannt haben, dass Industrieproduktion für die Zukunft eines Landes wichtig ist.

Eine Strategie in einem Land wie China, wo Deng Xiaoping vor 40 Jahren wesentliche Teile von Marktwirtschaft implementiert hat. Er ist damals übrigens kritisiert worden, es ist gesagt worden: Wie können Sie/Wie kannst du als Kommunist marktwirtschaftliche Elemente zulassen – in Sonderwirtschaftszonen damals –, am Ende ist der ganze Sozialismus hin. Da hat er gesagt: Mir ist egal, ob die Katze schwarz oder weiß ist, Hauptsache sie fängt Mäuse. Seit die marktwirtschaftliche Katze losgelassen wurde, fängt sie Mäuse rund um den Erdball, wo immer sie darf, in großen Mengen und mit zunehmendem Erfolg. Deshalb entstehen neue Wirtschaftszentren, deshalb entstehen Länder, die an der Schwelle zur Industrialisierung sind, mit denen vor einigen Jahren noch niemand gerechnet hat.

Ich komme als Wirtschaftsminister ja wieder ein bisschen herum, so wie viele von Ihnen das sowieso immer machen, aber als Kanzleramtschef war ich ja – mehr oder weniger – nun nicht gerade kaserniert, aber jedenfalls musste ja einer immer die Stallwache halten. Jetzt als Wirtschaftsminister muss ich für deutsche Wirtschaftsinteressen werben, weltweit. Ich war alleine schon fünf oder sechs Mal in Asien in dieser Zeit. Wenn man sieht, wie viele Hunderte von Millionen von Menschen, die über das Internet und die Social Media wissen, wie es uns geht, wie das europäische, wie das amerikanische Modell aussieht, und die sich vorgenommen haben, ein ähnliches Wohlstandsniveau zu erarbeiten, wie es in Europa seit vielen Jahren und Jahrzehnten selbstverständlich ist. Und die schaffen das, nicht nur in China, nicht nur in Vietnam, nicht nur in Indonesien, nicht nur in Malaysia, nicht nur in Indien. Sogar in Bangladesch gibt es heute eine wachsende Mittelschicht. Sogar in Bangladesch gibt es ein Wirtschaftswachstum, das schneller ist als alles, was man diesem Land zugetraut hätte.

Dadurch werden die Karten neu gemischt. Zumal wir es zu tun haben mit einer technologischen Innovation, wo der

Erfolg der Innovation eben davon abhängig ist, dass man rechtzeitig erkennt, dass man investieren muss, dass man darauf setzen muss, dass man kommerzialisieren muss. All das zusammen von der künstlichen Intelligenz über die Frage von neuen Antriebstechnologien im Hinblick auf Klimaschutz und Energiewende. All das bewegt uns weltweit. Es hat zur Folge, dass die Claims neu abgesteckt werden.

Ich bin übrigens von Grund auf optimistisch und ich glaube, dass wir am Ende dieses Transformationsprozesses, wie wir ihn alle paar Jahrzehnte haben – das erste Mal war, als die Segelschiffe durch die Dampfschiffe ersetzt wurden, das zweite war, als die Eisenbahn eingeführt wurde, das dritte war Anfang des 20. Jahrhunderts, als die Automobile kamen. So ging das weiter bis hin zu den Transistoren, den Computern, dem Internet.

Jetzt haben wir die nächste Welle, es ist noch nicht die letzte, aber wir haben jetzt die nächste Welle, die eben gekennzeichnet ist von diesen Greentech-Entwicklungen einerseits und Digitalisierung und künstlicher Intelligenz andererseits. Es wird zu einer weiteren Beschleunigung der Innovationen führen, von denen viele noch keine Vorstellung haben, auch ergänzt durch additive Fertigung, 3-D-Drucker, viele neue Technologien. Die Frage stellt sich dann: Haben wir am Ende noch genug Arbeit für unsere Bürgerinnen und Bürger? Da ist meine Antwort ja, weltweit ja. Ich glaube, dass es wie bei allen anderen Innovationswellen auch am Ende nicht weniger, sondern mehr Arbeitsplätze geben wird.

Das wird auch diesmal so sein, aber wir haben überhaupt gar keine Garantie, dass die neuen Arbeitsplätze dort entstehen, wo die alten wegfallen. Früher war es so, da hatten wir eine Werft für Segelschiffe, die ging Pleite und drei Kilometer weiter hat die Werft für die Dampfschiffahrt eröffnet. Wir hatten große Unternehmen, die Kutschen gebaut hatten, die gingen Pleite und Automobilwerke sind entstanden. Heute haben wir einen weltweiten Markt, der sich herausbildet. Deshalb müssen wir auch darüber nachdenken: Was sind denn unsere Wertschöpfungsketten, unsere Erfolgsmodelle für die Zukunft? Was wollen wir als Schlüsseltechnologien in diesem Land halten und behalten? Wo wollen wir unsere Stärken entwickeln und wo müssen wir aufholen, weil wir in den letzten Jahren oder Jahrzehnten vielleicht das ein oder andere versäumt haben?

Das ist das Ziel meiner nationalen Industriestrategie, die im Kern eine europäische Industriestrategie sein will und sein

muss. Ich habe nur nicht das Mandat, für ganz Europa eine Industriestrategie zu schreiben. Deshalb habe ich gesagt: Wir bringen das ein in den europäischen Prozess. Sobald eine neue Kommission im Amt ist, muss sie dafür sorgen, dass das zusammengeführt wird. Dazu ist man in Brüssel im Übrigen auch bereit.

Nun hat diese Industriestrategie viele Diskussionen ausgelöst. Wir haben in den letzten drei, vier, fünf Wochen erlebt, dass manches, was da drin steht, kritisiert wird. Das ist normal. Dem muss sich jeder Minister stellen. Führung zu übernehmen heißt auch ins Offene zu gehen, heißt Vorschläge zu machen, wo nicht alle sofort applaudieren. Aber das Ziel der ganzen Übung ist, dass wir anfangen zu diskutieren. Dass wir erkennen: „It's the economy, stupid“. Es ist nicht nur die Frage, wie man noch ein paar mehr Milliarden unter die Leute bringt, um soziale Wohltaten zu verteilen. Wir alle sind stolz, dass wir eine Soziale Marktwirtschaft sind, dass wir ein europäisches Sozialmodell haben. Aber wir werden uns unser hohes Maß an sozialer Sicherheit, an Gesundheitsversorgung, an Umweltschutz, an Infrastruktur, an Bildungssystem auf Dauer nur leisten können, wenn die volkswirtschaftliche Basis dieses Landes in einer guten Verfassung ist und in einer guten Verfassung bleibt. Deshalb ist es Zeit, dass wir darüber reden, was geschehen muss, damit es so ist.

Dazu brauchen wir Rahmenbedingungen. Dazu brauchen wir im Hinblick auf Sozialabgaben – ich habe letztens mal gesagt, ich werde nichts mitmachen, was dazu führt, dass die Sozialabgabenquote über vierzig Prozent steigt. Weil die Leute dann irgendwann sagen: Ich habe keine Lust, neue Arbeitsplätze zu schaffen, wenn ich nicht im Stande bin, das auch einigermaßen betriebswirtschaftlich darzustellen. Wir müssen sehen, dass andere Länder um uns herum Steuern senken, eben auch für ihre wirtschaftlichen Akteure. Wir haben Körperschaftssteuerreformen in den USA, in Frankreich und in Großbritannien. Deshalb müssen wir darüber reden, was wir tun müssen, damit unsere nicht mit so einer Eisenkugel am Bein im Wettbewerb hinterherlaufen. Wir müssen darüber diskutieren, was wir tun können für Innovation, was wir tun können, um Innovation in Deutschland auf die Straße zu bringen. Und wir müssen darüber diskutieren: Was sind denn die Schlüsselbereiche, um die es uns geht? Wo müssen wir darauf achten, dass wir nicht hinter andere zurückfallen, weil die eine Strategie haben und wir keine?

Deshalb bin ich so dankbar, dass wir heute hier über diese maritimen Fragen reden. Wir haben im Mai 1949 die erste deutsche Reederei gehabt, das war Gehrckens, die gibt es heute leider nicht mehr, aber die haben damals von der Militärregierung eine Lizenz gehabt zum Bau eines Frachtschiffes. 1953 dann der bis dahin weltweit größte Tanker. Den Rest der Geschichte kennen Sie. Wenn wir uns das heute anschauen, dass die maritime Wirtschaft einen Umsatz von 50 Milliarden Euro generiert, für 400.000 Arbeitsplätze gut ist, dass sie zu einer guten Wirtschafts- und Beschäftigungslage beiträgt – dann sage ich: Das kann uns alles andere als egal sein. Zumal wir sehen, dass es in diesem Bereich in den letzten zehn, fünfzehn, zwanzig Jahren enorme Veränderungen und Verschiebungen gegeben hat und dass es Länder gibt, die in ihren Industriestrategien ganz offen und ehrlich sagen, in welchem Bereich sie aktiv werden wollen.

Unsere chinesischen Partner beispielsweise wollen auch im Bereich der Hochtechnologie, im Bereich der Kreuzfahrtschiffe und anderswo Fuß fassen. Es geht um die Frage: Wer wird in Zukunft denn die großen Gastanker bauen? Es geht um viele, viele andere Fragen. Ich will Sie mit den Details nicht belästigen, weil Sie das wahrscheinlich schon hundert Mal in Grußbotschaften gehört und selbst auch schon oft erzählt haben. Es wird dadurch nicht alles falsch – aber wir müssen uns auch darüber klar werden, dass es alles kein Selbstläufer ist. Wir haben bei Containern, bei Tankern und Bulkern nach 2008 gesehen, was alles auch verloren werden kann, wenn man nicht aufpasst und nicht rechtzeitig reagiert.

Deshalb glaube ich, dass wir insbesondere in dem Bereich des innovativen Spezialschiffbaus ganz besonders darauf achten müssen, dass wir diese geschlossenen Wertschöpfungsketten halten. Wir haben immerhin im europäischen Schiffbau am Weltmarkt nach wie vor einen Anteil von rund 35 Prozent. Das sind die Auftragseingänge von 2017. Der Konkurrenzdruck ist hoch. Ich habe vorhin gesagt, dass die Chinesen beim Hightech-Schiffbau global an die Spitze wollen. Ich kann Ihnen nur sagen, aus meiner Kooperation mit China: Ich sehe China als einen Partner, mit dem wir vieles gemeinsam haben und wo auch die deutsche Industrie, die dort überall präsent ist, ein Interesse daran hat, dass der Warenhandel und der Austausch weitergeht und sich entwickelt, das ist auch unser Interesse. Aber ich weiß auch: Wenn China so etwas in seine Strategie hineinschreibt, dann meint es das auch ehrlich und sagt es so, wie

es auch denkt. Das heißt: Wir müssen uns dann die Fragen stellen, was ist denn unsere Strategie und wie gehen wir damit um?

Wir haben im Augenblick einen globalen Markt für Kreuzfahrtschiffe, der ist gesund. Die Auftragsbücher sind ordentlich gefüllt. Es gibt keine Überkapazitäten, aber es wird demnächst, 2023, das erste chinesische Kreuzfahrtschiff fertig sein. Es wird dann auch dort zu neuen Wettbewerbssituationen kommen. Deshalb müssen wir dafür sorgen, dass wir unsere Aufgaben und unsere Weichen so stellen, dass dieses Segment dauerhaft in Europa und in Deutschland seinen Platz hat. Das ist unser gutes Recht. Wir sind nicht schlechter als andere. Wir sind technologisch in vielen Fällen besser als andere. Wir müssen nur regulatorische Hindernisse beseitigen. Wir müssen uns überlegen, was wir tun müssen.

Ich habe vorhin beim Frühstück gesagt: Schaut mal, dass die Chinesen eine Seidenstraßenstrategie haben, ist doch gar nicht verwunderlich. Weil die haben sich Gedanken gemacht, vor zehn Jahren schon: Wie können wir in Zukunft sicherstellen, dass unsere Waren, die wir exportieren wollen, in die ganze Welt, nach Afrika, nach Europa, in andere asiatische Länder, dass die ankommen? Dazu braucht man eine logistische Infrastruktur von Straßen und Schienen und Schiffen, die auch durch Länder wie Kasachstan und die Mongolei und andere führt. Deshalb haben sie ihre eigene Strategie entwickelt. Das ist nicht verboten. Schlecht wäre es nur, wenn diese Strategie dann dazu führt, dass eine Infrastruktur entsteht, die als Einbahnstraße benutzt wird und die eigenen Produkte privilegiert und andere Waren und Dienstleistungen diskriminiert.

So, und dann sage ich, der erste Punkt, den wir uns heute mal kritisch fragen müssen, ist: Warum haben denn wir Europäer nicht bereits vor zehn Jahren selber den Gedanken gehabt, was wir tun müssen, um unsere Absatzmärkte global zu sichern? Denn Europa ist ja ein Industriestandort. 23 Prozent unserer industriellen Wertschöpfung geht auf Industriearbeitsplätze zurück. In Deutschland gehen im Industriebereich 51 Prozent der Produkte in den Export. Wenn ein Land 51 Prozent seiner Produkte exportiert, im Industriebereich, dann muss es doch verdammt nochmal darüber nachdenken, was geschehen muss, damit die logistischen Voraussetzungen erfüllt sind.

Wir haben jetzt, auch auf deutsches Betreiben hin, im letzten November eine EU-Asia-Connectivity-Strategy in Brüssel verabschiedet. Das ist aber erst, ich sage mal der Anfang, weil es ein Platzhalter ist und vieles noch konkretisiert werden muss in der Frage, wie viel Geld geben wir denn dafür aus, wie organisieren wir das? Und im Idealfall würden wir uns dann irgendwann mit den Chinesen darauf verständigen, dass wir dieses Thema gemeinsam angehen, dass wir dafür sorgen, dass die logistische Infrastruktur neutral ist, dass es keine Einbahn-, sondern eine Zweibahnstraße ist und dass es dann für alle Beteiligten, für die Unternehmer, für die Bürgerinnen und für die Bürger transparent und am Ende auch kostengünstig funktioniert.

Über all diese Dinge möchte ich gerne mit Ihnen diskutieren, in der Industriestrategie, in unserer Maritimen Agenda. Da haben wir im Jahre 2017 bereits Vorarbeit geleistet. Aber die Umstände ändern sich so schnell, dass wir auch mit den Updates schauen müssen, dass wir tatsächlich nicht hinter, sondern vor die Entwicklung kommen, und dass wir uns dann über all die Fragen, die zu tun haben mit Ihrem Thema: global, smart, green – dass wir uns damit auseinandersetzen und dann die Frage stellen: Was ist die Rolle der Wirtschaft, was ist die Rolle des Staates?

Wir haben in den letzten Monaten einige Weichen gestellt. Das eine ist das Thema Landstromversorgung. Das habe ich aufgegriffen bei meinem Besuch bei der Kieler Landesregierung im August des letzten Jahres. Wir haben seither eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe eingerichtet. Ich hoffe, dass wir nach der Sommerpause irgendwann im Monat August im Stande sein werden, mit den norddeutschen Küstenländern, die betroffen sind, eine Art Memorandum of Understanding zu unterschreiben, wo wir uns darauf verständigen, was wir tun. Da werden von der Frage der EEG-Umlage, über die Frage der Netzentgelte, über die Notwendigkeit einer europäischen Regelung alle Fragen adressiert, die für Sie von Bedeutung sind. Gehen Sie davon aus: Wir nehmen dieses Thema ernst und wir wollen, dass etwas passiert. Wir haben die Weichen gestellt durch eine Änderung der entsprechenden Verordnung, dass wir in Deutschland erstmals eine eigene LNG-Infrastruktur in wichtigen Häfen bauen können. Die Entscheidungen sind noch nicht getroffen, aber Sie wissen alle, dass mindestens zwei Standorte gute Chancen haben, dass es dort geschieht. Wir werden als Bundesregierung alles tun, damit es vorankommt und damit all die neuen Konzepte, die Sie erproben, von Power-Pacs und von Batterieschiffen und was es

alles gibt, dass die eine Chance haben. Und da müssen wir schauen, für welches Marktsegment ist was geeignet, die Binnenschifffahrt, die Überseeschifffahrt, und wir müssen dafür sorgen, dass wir diejenigen sind, die diese Technologien weltweit anbieten und weltweit implementieren.

Ich bin überzeugt: Wir brauchen Klimaschutz. Ja, deshalb haben wir uns ja auch auf das Pariser Klimaabkommen verständigt. Denn wenn es wirklich so ist, dass sieben Milliarden Menschen in wenigen Jahrzehnten einen ähnlichen Wohlstand haben wie wir heute, wenn es verbunden wäre mit der gleichen Zahl von CO₂-Emissionen pro Kopf, wie es in den USA oder Europa heute üblich ist, mit dem gleichen Ressourcenverbrauch, wie es heute der Fall ist, dann würden wir die Tragfähigkeit des Planeten überfordern.

Wir wollen aber, dass Wirtschaftswachstum möglich ist, denn wenn die Weltwirtschaft wächst, wenn wir sieben Milliarden Menschen haben, die Zugang zu Wohlstand bekommen, dann haben wir auch für die deutsche Exportindustrie, für die deutsche maritime Wirtschaft große Wachstumspotenziale, die es uns ermöglichen, unser Wohlstandsmodell für unsere Kinder und Enkelkinder in den nächsten Jahren weiterzuführen. Das ist genau die Frage, vor der wir stehen. Das müssen wir dann runterbrechen auf die einzelnen Dinge, die wir entscheiden müssen. Zum Beispiel glaube ich, dass europäische Lösungen immer besser sind als nationale, und internationale Lösungen besser sind als europäische.

Wir haben beim Thema Flugzeuge vor vielen Jahren gesagt: Wir machen einen europäischen Emissionshandel und beziehen alle Flugzeuge ein. Das gab dann erhebliche Konflikte. Irgendwann, ich war damals Umweltminister, haben wir gesagt: Lasst uns eine europäische Lösung versuchen über die ICAO, die Internationale Luftverkehrsorganisation. Da haben alle gesagt: Das geht niemals. Da haben wir uns reingehängt, und heute haben wir da eine Lösung. Diese Lösung funktioniert, und sie wird implementiert. Deshalb will ich hier nur sagen, ohne mich in die Zuständigkeitsbereiche der Umweltministerin und des Verkehrsministers einzumischen: Wenn wir über den Emissionshandel und die Schifffahrt und den Seeverkehr reden, glaube ich, dass auch eine internationale Lösung über die IMO, die International Maritime Organization, eine Option wäre, weil sie sicherstellt, dass wir eben auch in anderen Teilen der Welt vorankommen und dass alle gleichermaßen mit dieser Regulierung konfrontiert sind.

Wir wollen die Treibhausgasemissionen der Schifffahrtsflotten sinken lassen, um 40 Prozent, und sie bis 2050 mindestens halbieren. Das wäre ein wichtiges Signal, aber ich sage: Es muss auch damit einhergehen, dass man dann die Wettbewerbsfähigkeit erhöht und nicht verschlechtert. Das ist das, was wir erreichen müssen. Deshalb müssen wir auf Technologien setzen. Wir werden die Herausforderungen des Klimaschutzes durch Regulierung alleine, durch Steuern und Abgaben alleine nicht lösen. Wir werden es nur dann lösen, wenn wir den Mut haben, nicht alles, was wir ausgeben, in konsumtive Ausgaben zu stecken, sondern eben auch in investive Ausgaben, und vor allem in Forschung und Entwicklung, in Hochtechnologie. Das möchte ich gern mit Ihnen gemeinsam tun, weil ich glaube, dass es die einzige Lösungsmöglichkeit ist.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, mir ist gesagt worden, dass es auch den Wunsch gibt, mit dem Minister zu diskutieren. Ich will zu einem Punkt, den wir vorhin angesprochen haben, dann auch noch etwas sagen: Ja, wir haben viele, die uns fragen, was macht er denn im Bereich der Wasserstofftechnologien, weil es ja nicht nur die eine Lösung geben wird, sondern viele Lösungen. Es gibt nicht nur Batterien, es gibt auch Brennstoffzellen. Wir haben eine Ausschreibung gemacht, ein Interessenbekundungsverfahren und einen Förderaufruf. Wir haben eine riesige Resonanz, vierfach überzeichnet. Da geht es um sogenannte Reallabore, wo wir das, was man als Power-to-X beschreibt, das fängt an bei Power-to-Gas und geht weiter über Power-to-Liquid und endet nicht bei Power-to-Steel, sondern umfasst den ganzen Bereich des kommerziellen Einsatzes von Wasserstofftechnologien – genau das werden wir machen.

Aber ich bin auch überzeugt, dass die Zeit vorbei ist, wo wir das nur akademisch betreiben können, sondern wir müssen es machen, sozusagen in enger Abstimmung mit den wirtschaftlichen Akteuren, weil sie diejenigen sind, die es umsetzen müssen. Wenn sie uns sagen: Lasst die Finger davon, das kann nicht funktionieren, macht lieber etwas anderes, dann müssen wir bereit sein, auf sie zu hören. Wir müssen hart diskutieren und am Ende das, was wir entscheiden, auch in die Praxis umsetzen.

Das Gleiche gilt für die Digitalisierung und für das Fachkräftepotenzial. Wir haben in Deutschland mit die am besten ausgebildeten jungen Menschen der Welt. Wir haben aber auch eine demografische Entwicklung, die deutlich

macht, dass wir diesen hohen Beschäftigungsstandard nur werden halten können, wenn wir einerseits das nationale Potenzial besser ausschöpfen. Also wir haben zum Beispiel einen hohen Anteil von Frauen in der Beschäftigung, der ist der zweithöchste nach den Skandinaviern, aber wenn man da mal genauer hinschaut, dann sieht man, dass es vor allen Dingen Frauen sind, die Teilzeitstellen bekleiden, dann sieht man, dass es vor allen Dingen Frauen sind, die schlechter und weniger qualifizierte Tätigkeiten ausüben. Das ist ja kein Naturgesetz, sondern das hat etwas zu tun mit Bildungspolitik, das hat auch etwas zu tun mit politischer Führung. Im Übrigen glaube ich auch nicht, dass eine Million Langzeitarbeitslose auf Dauer in Stein gemeißelt sind, sondern wir werden sicher auch aus diesem Potenzial, wenn auch mit erheblichem Aufwand, manche qualifizieren können. Aber es wird nicht ausreichend sein.

Deshalb haben der Kollege Seehofer, der Kollege Heil und ich gemeinsam, ohne jeden Streit und Krach, im Deutschen Bundestag – vor einigen Monaten bereits – einen Gesetzesentwurf für ein Fachkräfteeinwanderungsgesetz eingebracht. Das wird vom Parlament beraten, und ich bin mir ziemlich sicher: Wir werden das in den nächsten Wochen verabschieden. Es wird spätestens Anfang des nächsten Jahres in Kraft treten. Wir wollen die Fehler der Einwanderungspolitik in den 60er- und 70er-Jahren vermeiden und nicht wiederholen. Wir wollen, dass Menschen kommen, die ausreichend deutsch sprechen, weil es die Integrationsproblematik erleichtert und auch die Eingliederung in den Arbeitsmarkt. Wir wollen, dass Menschen kommen, die qualifiziert sind. Wir wollen Anreize setzen, dass man auch in den Ländern, woher diese Menschen kommen werden, duale Ausbildung vor Ort anbietet, um einen Teil der Qualifikation eben dort bereits durchzuführen und zu erreichen. Insgesamt möchten wir eben, dass wir in Deutschland auch in Zukunft auf einem hohen Niveau Beschäftigung garantieren können.

Wir reden über europäische Wettbewerbsregeln, weil es oft dazu führt, dass deutsche Firmen nicht mit deutschen Firmen oder deutsche Firmen nicht mit französischen oder italienischen fusionieren, sondern dass sie sich einen ausländischen Partner suchen, außerhalb der Europäischen Union, weil das leichter ist vor den Wettbewerbsbehörden,

die wir haben. Ich halte eine funktionierende Fusionskontrolle für absolut wichtig. Aber wir sehen, wie eine aktive Fusionsstrategie in anderen Teilen der Welt betrieben wird, um sich weltmarktfähig aufzustellen. Da müssen wir uns einfach die Frage stellen: Was tun wir denn, damit unsere Wettbewerber wettbewerbsfähig sind?

Das will ich an dieser Stelle als letzten Punkt sagen: An meiner Industriestrategie gab es ja auch eine Kritik, die mich geschmerzt hat, weil ich glaube, dass ich selber ein bisschen verantwortlich dafür bin, weil ich es nicht entsprechend deutlich und klar formuliert habe. Da geht es um die Frage Mittelstand und große Unternehmen und nationale und europäische Champions. Ich persönlich bin total davon überzeugt, dass wir dem Mittelstand in Deutschland unglaublich viel zu verdanken haben und dass die Stabilität unserer Volkswirtschaft auch darauf beruht, dass die unternehmerischen Entscheidungen nicht nur von wenigen Großen betrieben werden, sondern eben von ganz, ganz vielen Mittelständlern, Familienunternehmern und anderen. Das werde ich entsprechend zum Ausdruck bringen.

Oh, ich sehe noch den Eckhardt Rehberg, bist Du der Eckhardt Rehberg? Oh Entschuldigung, ich habe jetzt alle begrüßt und den wichtigsten Mann im Saal, weil er über das Geld bestimmt, den habe ich nicht gesehen, weil er mir nicht aufgeschrieben war. Wir haben hier einen großen Freund der maritimen Wirtschaft. Das ist der Eckhardt Rehberg, der sitzt in der zweiten Reihe. Lieber Eckhardt Rehberg, bleib uns gewogen auch in Zukunft.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, Sie sehen, wir haben einiges an Herausforderungen vor uns. Es gibt viele im Deutschen Bundestag, einen habe ich hier genannt, andere sitzen vor Ihnen, die diese Herausforderungen erkannt haben. Wir möchten mit Ihnen gemeinsam dafür arbeiten, dass es nicht nur uns heute gut geht, sondern auch noch Ihren Kindern und Enkelkindern in zwanzig oder dreißig Jahren. Dafür werden die Weichen heute gestellt.

In diesem Sinne alles Gute für die maritime Wirtschaft, heute, morgen und in Zukunft. Herzlichen Dank.



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur



Nationale Maritime Konferenz

Europa maritim global · smart · green

Initiative für eine maritime Strategie der Europäischen Union

Einleitung

Die europäische maritime Wirtschaft ist von strategischer Bedeutung für den europäischen Wirtschaftsraum: Die Schifffahrt, einer der energieeffizientesten und wirtschaftlichsten Verkehrsträger, sichert die Basis für den europäischen und internationalen Handel mit Gütern und Rohstoffen. Mit den europäischen Häfen als Logistikkreuzungen und Hightech-Standorten sowie einer hochinnovativen maritimen Industrie einschließlich Meerestechnik ist die Branche Wachstumsmotor weit über die Küstenregionen hinaus. Die maritime Wirtschaft ist Vorreiter bei der Umsetzung ambitionierter Klima-, Umwelt-, Beschäftigungs- und Sicherheitsstandards im Verkehr sowie beim Ausbau der Offshore-Windenergie.

Um die gute Positionierung auf den globalen Märkten ausbauen zu können, muss sich die europäische maritime Wirtschaft im internationalen Wettbewerb behaupten und die zunehmende Automatisierung und Digitalisierung, Klima- und Umweltschutz sowie Fachkräftebedarf aktiv angehen. Zentrale Voraussetzung dafür ist ein starkes europäisches maritimes Netzwerk, das durch funktionierende Wertschöpfungsketten, optimierte Infrastrukturen für Verkehr und Datentransfer und Zusammenwirken aller Akteure entlang der Logistikkette getragen wird. Wachstumsfördernde maritime EU-Wirtschaftspolitik mit klaren Zielen für Wohlstand und Beschäftigung sowie stabilen und vorhersehbaren Rahmenbedingungen bilden dafür die Grundlage. Im Rahmen der alle zwei Jahre stattfindenden Nationalen Maritimen Konferenz hat der Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft die Vertreter des deutschen maritimen Clusters (Bundes- und Landespolitik, maritime Wirtschaft, Gewerkschaften und Wissenschaft) auf der diesjährigen Konferenz am 22. und 23. Mai 2019 in Friedrichshafen im Vorfeld der Europawahl aufgefordert, ihre zentralen Anliegen an das künftige Europäische Parlament und die neue Europäische Kommission für die kommenden fünf Jahre zu artikulieren:

I. Eine Maritime Strategie für ein starkes maritimes Europa

Die europäische maritime Wirtschaft steht in einem intensiven internationalen Wettbewerb. Insbesondere aus dem asiatischen Raum steigt der Konkurrenzdruck enorm, bedingt u. a. durch die rapide wachsenden Seeverkehrszentren in China, Dubai, Hongkong und Singapur, das weiterhin vergleichsweise hohe asiatische Wirtschaftswachstum sowie die politische Einordnung des internationalen Verkehrsinfrastrukturausbaus und des Schiffbaus als strategische Elemente zur globalen wirtschaftlichen Positionierung (u. a. Neue Seidenstraße, Strategie „Made in China 2025“).

Um die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit der europäischen maritimen Wirtschaft auszubauen, bedarf es einer systematischen Bestandsaufnahme, die alle Teilbranchen – Häfen/Logistik, Schifffahrt, maritime Industrie und ihre Wertschöpfungsketten (Schiffbau und Meerestechnik sowie Offshore-Windenergie) – umfasst. Bestehende Europäische Initiativen zu Teilaspekten wie die Strategie „Blaues Wachstum“, „LeaderSHIP 2020“, die Ratsschlussfolgerungen zu den „Prioritäten für die Seeverkehrspolitik der EU 2020“ oder die Ausgestaltung der Connecting Europe Facility (CEF) bedürfen einer ambitionierten, zielorientierten Fortentwicklung. Zentrale Herausforderungen für die Gesamtbranche sollten analysiert werden, um sie dann gegebenenfalls übergreifend in einer europäischen Maritimen Strategie zu adressieren¹.

Mit der integrierten Meerespolitik muss ein kohärenter Ansatz in maritimen Fragen geschaffen werden. Ziel muss eine effiziente Koordinierung der verschiedenen Politikbereiche sein (u. a. Industrie, Seeverkehr und Logistik, Meeresenergien wie Offshore-Windenergie, Meeresforschung, Fischerei und Aquakultur einschließlich der marinen Biotechnologie sowie Tourismus). Dies erfordert die Stärkung der Zusammenarbeit zwischen Entscheidungsträgern in den verschiedenen

¹ Beispielsweise nach dem Vorbild der Luftfahrtstrategie für Europa im Wege einer Mitteilung der EU-Kommission (COM 2015 598 final)

Teilsektoren und Politikbereichen auf allen Ebenen (international, EU, national, regional und lokal).

Ein Europäischer Maritimer Koordinator bzw. Koordinatorin könnte die maritimen Interessen Europas in den verschiedenen Teilsektoren – Schiffbau- und Zulieferindustrie, Häfen, Schifffahrt, Offshore-Windenergie und Meerestechnik – als zentrale Ansprechperson deutlich artikulieren und den wirtschaftspolitischen Anliegen und Interessen der maritimen Wirtschaft auf europäischer Ebene Gewicht verleihen. Eine übergreifende maritime Abstimmung würde den Austausch zwischen den jeweils befassten Generaldirektionen der Europäischen Kommission sowie mit Rat, Parlament und den Mitgliedstaaten verbessern und dabei helfen, Synergien besser zu nutzen.

Eine übergreifende Koordinierung könnte so die europäischen maritimen Interessen insbesondere bei Querschnittsthemen wie Handelsfragen, Beschäftigung und soziale Standards, Umwelt- und Klimaschutz, Sicherheit oder Digitalisierung sowie bei einer intensiveren grenzüberschreitender Kooperation frühzeitig und klar benennen und voranbringen. Die europäische maritime Wirtschaft könnte sich mit dem Koordinator geschlossen auf der globalen Ebene präsentieren und auf internationale und globale Herausforderungen konsistent reagieren, ohne dass die Aufgabenverteilung zwischen der EU und den Mitgliedstaaten in maritimen Fragen geändert wird.

Denkbare Aufgabenfelder des Europäischen Maritimen Koordinators/ Koordinatorin wären ein Mitspracherecht bei internationalen Handelsbeziehungen, Formulierung europäischer Antworten auf politische Initiativen von Drittstaaten, Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen innerhalb der EU sowie die Schaffung einer LNG-Infrastruktur in Europa.

II. Ziele einer maritimen Strategie

1. Global: Freie und offene Märkte und vergleichbare Rahmenbedingungen für alle Marktteilnehmer und Wettbewerber (level playing field)

Die europäische maritime Wirtschaft profitiert stark vom internationalen Handel. Europäische Unternehmen zeigen eine hohe Innovationskraft und -bereitschaft und investieren in die Zukunft. Gleichzeitig kann ihre

Entwicklung sehr stark von Handelsbeschränkungen, Protektionismus und Subventionspolitik anderer Länder beeinträchtigt werden. Während die EU über verlässliche Vorgaben für staatliche Beihilfen und Unternehmensförmungen verfügt, bedienen sich andere Wirtschaftsräume einer starken Subventionspolitik zugunsten der dort ansässigen maritimen Wirtschaft, etwa der Werften und Reedereien sowie einer staatlich gesteuerten Fusionspolitik. Die daraus resultierenden Marktverzerrungen schaden allen Marktteilnehmern der maritimen Wirtschaft über alle Landesgrenzen hinweg.

Damit die europäische maritime Branche wettbewerbsfähig bleibt, muss sich die EU stärker für chancengleiche Wettbewerbsbedingungen einsetzen. Die bestehenden Instrumente der EU tragen den Auswirkungen von Subventionen ausländischer Regierungen innerhalb des EU-Binnenmarktes nicht im vollen Umfang Rechnung. Die Kommission beabsichtigt, bis zum Ende des Jahres herauszuarbeiten, wie Lücken im EU-Recht geschlossen werden können, um den im Binnenmarkt auftretenden wettbewerbsverzerrenden Auswirkungen von ausländischer staatlicher Beteiligung und Finanzierung durch staatliche Beihilfen umfassend entgegenzutreten. Hierzu zählt eine ehrgeizige Handelspolitik, die fairen Wettbewerb, Gegenseitigkeit und wechselseitige Vorteile gewährleistet. Deutschland ist bereit, die Kommission bei dieser Prüfung zu unterstützen. Soweit sich im Rahmen bestehender Gesprächs- und Verhandlungsformate zu Regelungen über den Schutz vor Subventionierung und unlauteren Preisbildungspraktiken, insbesondere im Rahmen der Modernisierung der WTO-Regeln oder im OECD-Kontext (u. a. OECD-Council Working Party on Shipbuilding) keine Lösungen abzeichnen, sollten alternative Maßnahmen geprüft werden.

Gleichzeitig sollte die Anwendung des EU-Wettbewerbsrechts die Anforderungen der maritimen Branche im internationalen Wettbewerb bei der Umsetzung globaler Zielsetzungen im Bereich von Klima- und Umwelt- oder Beschäftigungsstandards widerspiegeln und zur Umsetzung dieser hohen Standards Investitionen ermöglichen (z. B. bei der Fortentwicklung der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr oder im Bereich von Energie- und Klimaschutztechnologien). Die Gruppenfreistellung für Konsortien in der internationalen Seeschifffahrt, welche Linienschiffahrtsunternehmen nutzen, um das operationelle Geschäft effizient und das Transportangebot attraktiv zu halten, wird derzeit von der Europäischen Kommission nachgeprüft. Die Interessen von Linienschiffahrtsunternehmen, Reedereien, Logistikunternehmen und Verladern müssen im Rahmen der Überarbeitung in ausgewogener Weise berücksichtigt werden.

Die Aushandlung umfassender bilateraler Freihandelsabkommen stellt ein wichtiges Instrument zur Verbesserung des Marktzugangs, der Niederlassungsfreiheit sowie der Investitionsmöglichkeiten für europäische maritime Unternehmen in Drittländern dar. Auf europäischer Ebene sollte ein besonderes Augenmerk auf maritime Kapitel in den Verhandlungen gelegt werden. Im Interesse der großen Zahl an maritimen KMU in der EU sollte grundsätzlich eine mittelstandsfreundliche Ausgestaltung angestrebt werden.

Die Gewährleistung einer adäquaten, bedarfsgerechten und zukunftsorientierten Verkehrsinfrastruktur ist ebenso Voraussetzung. Wasserstraßen, Schienenwege und Autobahnen ebenso wie die Datenübertragung müssen den weiterhin wachsenden Anforderungen angepasst werden, damit die europäische Wirtschaft an den globalen Entwicklungen voll partizipieren kann. Ein geordneter Brexit ist auch für die maritime Branche von zentraler Bedeutung, was Rechtssicherheit bzgl. vertragliche Beziehungen, Investitionen, Niederlassungsfreiheit oder Kabotageverkehr angeht. Die EU sollte sich weiterhin dafür einsetzen, frühzeitig neue wirtschaftliche Beziehungen mit dem Vereinigten Königreich zu entwickeln und Unsicherheiten für die Wirtschaft abzuwenden.

2. Smart: Chancen der Digitalisierung und Automatisierung nutzen – Technologieführerschaft ausbauen

Forschung, Entwicklung und Innovationen sind entscheidende Faktoren für den Erfolg europäischer maritimer Unternehmen im weltweiten Wettbewerb. Europa verfügt über eine breit aufgestellte und leistungsfähige marine/maritime Forschungslandschaft. Programme wie Horizont 2020, ERASMUS oder COSME haben die europäische Verbundforschung sowie die Etablierung von Forschungspartnerschaften erheblich vorangebracht.

Digitalisierung und Automatisierung sind auch in der maritimen Wirtschaft maßgebliche Innovationstreiber und eröffnen neue Geschäftsfelder. Grundlage für die Umsetzung vieler Digitalisierungsprozesse ist der flächendeckende Ausbau von Breitband- und Mobilfunknetzen zu Land und auf See mit hohen Datentransfermöglichkeiten und entsprechenden Investitionen durch die Wirtschaft. Gleichzeitig müssen Datenformate und Schnittstellen weiterentwickelt werden. Institutionen wie die World Customs Organization und die United Nations Commission on Trade and Development sind zu beteiligen, um die Digitalisierung der internationalen

maritimen Logistik voranzubringen. Die Nutzung und Fortentwicklung etablierter digitaler Plattformen sollte Vorrang vor Einführung neuer digitaler Plattformen haben, um Mehrkosten und Bürokratieaufbau zu vermeiden (z. B. bei Umsetzung des European Maritime Single Window).

Gleichzeitig stellt die Digitalisierung und Automatisierung von Prozessen neue und hohe Anforderungen an die Sicherheitsarchitektur und erfordert einen sensiblen Umgang mit Daten und Informationen. Das gilt sowohl für die Sicherheit der Schifffahrtswege im Hinblick auf die Gefahren durch Havarien oder Piraterie als auch den Schutz von Häfen und Infrastruktur gegen Kriminalität und Terrorakte. Im Bereich der Errichtung und des Betriebs von Offshore-Anlagen sind Standards in Bezug auf Arbeitssicherheit und Umweltkompatibilität weiterzuentwickeln. Diesen Herausforderungen gilt es auf europäischer Ebene proaktiv zu begegnen und auf die Schaffung von effizienten grenzüberschreitenden Sicherheitsmechanismen hinzuwirken.

Eine finanzielle Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation von maritimen Technologien durch die EU ist auch in Zukunft unerlässlich. Ambitionierte Technologieentwicklungen wie das autonome Schiff oder das Null-Emissionen-Schiff, aber auch Themen wie maritime Industrie 4.0, maritime Logistik 4.0, neue Technologien zur effizienteren und kostengünstigen Nutzung von Offshore-Windenergie, innovative Meerestechnik inklusive autonomer Sensoren und Plattformen für ein effizientes Umweltmonitoring sowie die nachhaltige Nutzung maritimer Ressourcen (Nahrung, Energie und Rohstoffe aus dem Meer) sollten im künftigen EU-Forschungsrahmenprogramm Horizont Europa angemessen und deutlich sichtbar verankert sein und im Rahmen von europäischen Verbundprojekten sowie maritimen Partnerschaften gemeinsam angegangen werden.

Die EU-Kommission hat mit dem STRIA-Prozess (Strategic Transport Research and Innovation Agenda) eine Agenda für Forschung und Entwicklung im Transportsektor entworfen. Jetzt gilt es, konkrete Maßnahmen zu verankern, um den Beitrag maritimer Technologien zur Bewältigung aktueller und künftiger Herausforderungen wie die Dekarbonisierung des Verkehrs und Sektorkopplung, Digitalisierung und neue Verkehrsdienste und Logistik erfolgreich zu realisieren.

Der europäische maritime Mittelstand hat sich als besonders innovativ erwiesen und ist gleichzeitig durch den raschen Fortgang von Innovationen, insbesondere im Bereich der Digitalisierung und Automatisierung,

besonders gefordert. Neue Finanzierungsinstrumente (z. B. Garantieprogramm Green Shipping der Europäischen Investitionsbank EIB), der Zugang zu Wagniskapital sowie eine gezielte Förderung im Rahmen von Horizont Europa (u. a. der neue Europäische Innovationsrat EIC, Europäische Technologieplattformen) sollten zur Stärkung der Innovationskraft für den maritimen Mittelstand besser erschlossen werden.

Technologischer Fortschritt und Innovationen lassen sich nur mit qualifiziertem Personal erreichen. Um maritimes Knowhow in Europa zu erhalten, helfen europäische Programme zur Ausbildung von maritimem Fachpersonal, zum Aufbau eines europäischen Ausbildungsnetzwerks und zur Werbung für Berufe im maritimen Bereich. Die wirksame Anwendung des Seearbeitsübereinkommens der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) bildet die Grundlage für gute und gesicherte Arbeits- und Lebensbedingungen in der Schifffahrt. Ähnliche Kooperationen sind auch in anderen Feldern anzustreben (z. B. Umwelt- und Gesundheitsstandards bei Offshore-Wind).

3. Green: Nachhaltigkeit der See-, Küsten- und Binnenschifffahrt gestalten – Instrumente für einen umwelt- und klimafreundlichen Schiffsverkehr ausbauen; Potentiale der Offshore-Windenergie weiter erschließen

Die Schifffahrt ist gemessen an ihrer Transportleistung bereits heute der energieeffizienteste Verkehrsträger. Auch die Schifffahrt muss jedoch ihren Beitrag leisten, um Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen zu reduzieren und einen guten Umweltzustand der Meere und Binnengewässer zu erhalten. Die Nachhaltigkeit der europäischen Schifffahrt ist entscheidend für ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit und ihre Positionierung im intermodalen Wettbewerb der Verkehrsträger.

Die EU-Mitgliedstaaten und die EU-Kommission müssen mit einer Stimme sprechen, wenn es um einen effizienten Schutz der Meeresumwelt und einen effektiven Beitrag der Schifffahrt zum Klimaschutz geht. Die europäische Vorreiterrolle muss gegenüber der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) bei der Schaffung internationaler Klima- und Umweltschutzregularien deutlich zum Ausdruck kommen. Die EU-Mitgliedstaaten und die EU-Kommission sollen in der IMO als Mittler zwischen den häufig widerstreitenden Interessen auftreten, um einen internationalen Klima- und Umweltschutz in der Seeschifffahrt zu festigen.

Klima- und Umweltschutzmaßnahmen müssen wettbewerbsneutral ausgestaltet sein. Regionale Maßnahmen sollten deshalb vermieden bzw. internationalisiert werden (z. B. Ausweitung der SECA auf das Mittelmeer und die südlichen Atlantikküsten²).

Bei der Ausgestaltung des Rechtsrahmens von Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen sollten Doppelstrukturen und Bürokratiekosten vermieden werden. Hierzu zählt insbesondere die Anpassung der EU-MRV-Verordnung an das IMO-Datenerhebungssystem, die zur Vermeidung von zusätzlichen Auditierungspflichten und wettbewerbspolitischen Nachteilen möglichst vollständig erfolgen sollte. Dies gilt insbesondere mit Blick auf regional eingeführte Datensammlungssysteme wie die China-MRV, die im Gegensatz zur EU-MRV keine Transparenzvorschriften enthält und reinen Marktinteressen dient.

Regularien wie die EU-Wasserrahmenrichtlinie und die Richtlinie Natura-2000, die Grundlage für Planungs- und Genehmigungsprozesse sind, müssen anwendungsorientiert gestaltet sein und eine rechtssichere Anwendung gewährleisten.

Ambitionierte Umwelt- und Klimaschutzziele erfordern die Entwicklung von nachhaltigen Technologien bei alternativen Kraftstoffen und Antriebssystemen. LNG-basierte Antriebstechnologien können bereits heute einen wichtigen Beitrag zur Luftreinhaltung in der Schifffahrt leisten. Eine europäische Strategie für alternative Kraftstoffe (s. STRIA-Prozess) muss die spezifischen Anforderungen der maritimen Logistik berücksichtigen (z. B. Einsatz von grünem Wasserstoff und Power-to-X-Technologien). Europäische Förderprogramme wie Horizont Europa und der Europäische Innovationsfonds müssen hier Schwerpunkte setzen.

Europa soll sich zu einem weltweit führenden Exzellenz-Cluster in der Forschung, Innovation und Entwicklung einer „zero-carbon“ Schifffahrt entwickeln. Hierfür sind umfassende und gezielte Förderprogramme, Markteinführungshilfen und wissenschaftliche Initiativen notwendig.

Beobachtung, Erforschung und Überwachung der Ozeane einschließlich der europäischen Küstenzonen, Polarmeere und Meeresschutzräume sind erforderlich für ihre nachhaltige Nutzung und sollten hohe Priorität auch im europäischen Forschungsrahmenprogramm haben.

² Klammerzusatz entspricht nicht der Position des Verbandes Deutscher Reeder e. V.

Der Ausbau der Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe in europäischen Häfen muss durch die Förderung von öffentlichen und privaten Investitionen weiter vorangetrieben werden. Um die globale Wettbewerbsfähigkeit der europäischen maritimen Wirtschaft sicherzustellen, sollte auf eine grundsätzliche Harmonisierung bzw. Standardisierung auch mit den wichtigen Fahrgebieten wie Nordamerika und Asien sowie zunehmend der nördlichen Seewege geachtet werden.

Europäische Förderprogramme für die Seeschifffahrt und Logistik sind nicht nur auf Pilotvorhaben zu begrenzen, sondern sollen auch eine Breitenutzung neuer Technologien, Treibstoffe und Verfahren ermöglichen und der europäischen maritimen Wirtschaft auch so einen Vorsprung vor der ausländischen Konkurrenz sichern.

Für eine nachhaltige europäische Energiepolitik ist der abgestimmte und beschleunigte Ausbau erneuerbarer Energien (u.a. Offshore-Windenergie sowie Meeresenergien) unabdingbar. Dabei ist es unerlässlich, die energiepolitischen Ziele für 2030 (Clean Energy for All Europeans) und die Energiestrategie der EU für 2050 durch geeignete Umsetzungsinitiativen für eine verstärkte Nutzung von Windenergie auf See zu unterlegen.

4. Vollendung des europäischen Binnenmarktes – Europäischer Seeverkehrsraum ohne Grenzen

Auch in der europäischen Schifffahrt ist es dringend erforderlich, den europäischen Binnenmarkt zu vertiefen. Eine unterschiedliche Handhabung des europäischen Binnenmarkts zu Land oder auf dem Wasser ist nicht nachvollziehbar. Deshalb sollten Verwaltungsformalitäten für die Schifffahrt und in den Häfen vereinfacht und die Verbesserung interoperabler digitaler Informationsflüsse vorangetrieben werden. Gleiches gilt für den Ausbau von Offshore-Windparks.

Bei der wettbewerblichen Beschaffung von Schiffen durch öffentliche Auftraggeber ist zu beachten, dass im europäischen Binnenmarkt für alle Unternehmen gleiche Wettbewerbsbedingungen gelten müssen.

Dazu gehört die einheitliche Umsetzung des europäischen Vergaberechts in den Mitgliedstaaten. Innovationen, insbesondere im Umwelt- und Klimaschutz, sollten eine wichtige Maßgabe sein.

Innerhalb der EU sollte der Anteil der umweltschonenden und kosteneffizienten Binnen- und Küstenschifffahrt im intermodalen Wettbewerb der Verkehrsträger erhöht werden. Bei der Revision der EU-Richtlinie zum kombinierten Verkehr ist auf einen möglichst einheitlichen Rechtsrahmen in der Umsetzung zu achten.

Um Infrastrukturprojekte in Häfen, Binnenlandverbindungen sowie den Ausbau von Offshore-Anlagen zu gewährleisten und zu beschleunigen und Investitionen zu fördern, sollte eine effektive Ausgestaltung der Aarhus-Konvention und des einschlägigen Unionsrechts in Bezug auf die Verbandsklage verfolgt werden.

Die wettbewerbsneutrale Durchsetzung europäischen Rechts ist in allen Mitgliedstaaten zu gewährleisten. Für die auf den Export ausgerichtete europäische maritime Industrie ist die Harmonisierung der Exportkontrollpolitiken auf Grundlage des gemeinsamen Standpunktes der EU aus 2008 hin zu einer einheitlichen EU-Rüstungsexportkontrollpolitik mit gleicher praktischer Umsetzung in allen Mitgliedstaaten eine wichtige Voraussetzung für die Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie und auch der strategischen Sicherheitsvorsorge der EU.

Die EU-Rechtsvorschriften geben einen klaren Rahmen vor, der die Wahrung der Rechte von Arbeitnehmern gewährleistet und bewirkt, dass die Unternehmen wie auch die Arbeitnehmer die Möglichkeiten des Binnenmarktes uneingeschränkt nutzen können. Einen wichtigen Beitrag zur Wahrung der Interessen der Beschäftigten leistet die Entsenderichtlinie. Der europäische Sozialpartnerdialog muss gestärkt und ausgebaut werden. Die Arbeit der EU-Sozialdialoge verdient mehr Beachtung, insbesondere wenn sich Arbeitgeber und Arbeitnehmer wie im Schiffbau auf eine gemeinsame Erklärung zu sozialen Standards geeinigt haben.

Friedrichshafen, Mai 2019

Forum I: Schifffahrt



Die Positionspapiere der fünf Foren der 11. NMK wurden in Zusammenarbeit mit den Akteuren erstellt, die sich an der Vorbereitung des jeweiligen Forums beteiligt haben. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) dankt den beteiligten Ressorts und den verschiedenen Interessenvertretern, die zur Erstellung der Positionspapiere beigetragen haben. Das BMWi hat die Erstellung der Positionspapiere lediglich koordiniert; die Inhalte spiegeln nicht notwendigerweise die Haltung des Bundesministeriums oder der Bundesregierung wider.

Am 22. und 23. Mai 2019 richtete die Bundesregierung unter Schirmherrschaft der Bundeskanzlerin die 11. Nationale Maritime Konferenz in Friedrichshafen am Bodensee aus. Die Konferenz wurde von dem Koordinator der Bundesregierung für die Maritime Wirtschaft, Herrn MdB Norbert Brackmann, organisiert und gemeinsam mit den verantwortlichen Ressorts und der maritimen Branche inhaltlich vorbereitet. Die 11. Konferenz stand unter dem Motto „**Deutschland** *maritim global · smart · green*“. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruk-

tur (BMVI) führte am ersten Veranstaltungstag das Forum „Schifffahrt“ durch.

Ausgangslage

Den Zielen der Maritimen Agenda 2025 zu den Handlungsfeldern

- „Internationale Wettbewerbsfähigkeit stärken“,
- „Nachhaltigkeit des Seeverkehrs gestalten – Klima-, Umwelt- und Naturschutz stärken“,
- „Maritim 4.0 – Chancen der Digitalisierung nutzen“ sowie
- „Maritimes Know-how am Standort Deutschland stärken“

wurde erfolgreich Rechnung getragen.

global:

- Die deutsche Seeschifffahrt wird von den großen globalen Themen beeinflusst:
 - Geopolitische Entwicklungen,
 - Handelsbarrieren,
 - technologische Transformation,
 - Ungewissheiten in der Entwicklung der Finanzmärkte,
 - weltwirtschaftliche Spannungen,
 - Cyberkriminalität,
 - Klimawandel und Umweltschutz,
 - internationaler Standortwettbewerb.
- Als einem der weltweit wichtigsten Schifffahrtsstandorte kommt Deutschland im internationalen seewärtigen Handel eine Schlüsselrolle zu. Rund 330 Reedereien betreiben von Deutschland aus ca. 2.100 Seeschiffe (deutsches Seeschiffsregister). Von Deutschland aus wird die fünftgrößte Handelsflotte der Welt mit einer Bruttoreisenzahl von rund 60 Millionen bereedert. Die deutsche Containerschiffsflotte (nach TEU) ist mit einem Anteil von 16,4 Prozent nach wie vor die größte der Welt.
- Die Folgen der lang anhaltenden Schifffahrtskrise zeigen sich auch am Standort Deutschland. Die deutsche Handelsflotte hat sich reduziert und auch die Anzahl der Schifffahrtsunternehmen ist insbesondere aufgrund von Konsolidierungen und Umstrukturierungen zurückgegangen. In den Zahlen zu seemännischer Beschäftigung unter deutscher Flagge kann kein Aufwärtstrend verzeichnet werden.

smart:

- Smart shipping: Reedereien transformieren ihre Geschäftsmodelle durch einen größeren Einsatz von digitalen Technologien, unter anderem durch effiziente, landseitige Routenplanung, Entscheidungen auf Basis umfassender Datenerfassungen und -auswertungen zum Schiffsbetrieb sowie durch effizientes Flottenmanagement und erhöhte Konnektivität/Datenkommunikation. Als Folge der in Kürze abschließend verhandelten European Maritime Single Window-Verordnung sollen mittelfristig gebündelt und harmonisiert gesammelte Melddaten auch dem Gewerbe verfügbar gemacht werden.
- Blockchain wird in der maritimen Wirtschaft bereits zur Realität und wird vom Markt als die nächste große Transformation der Seelogistik gesehen.
- Wie in anderen Bereichen steigt auch in der Schifffahrt der Automatisierungsgrad stetig. Der Prozess reicht von der Entwicklung von Assistenzsystemen bis zu Forschungsvorhaben zu autonom fahrenden Schiffen. Deutschland verspricht sich von dieser Entwicklung eine deutliche Steigerung der Sicherheit auf See, eine verbesserte maritime und intermodale Logistik durch bessere Vernetzung und die Senkung von Kosten für Bau und Betrieb von Seeschiffen.
- Die Seeschifffahrt bietet weiterhin ein attraktives Berufsfeld mit interessanten Karrieremöglichkeiten. Jedoch darf die herausfordernde Situation der Branche und die in den vergangenen Jahren überwiegend negative Berichterstattung über die Seeschifffahrt in den Medien nicht außer Acht gelassen werden. Viele Wirtschaftszweige der maritimen Industrie haben bereits Probleme bei der Nachwuchsgenerierung und die Schifffahrt steht hier in Konkurrenz zu anderen hochtechnologischen Branchen. Es besteht ein deutlicher Bedarf an hochqualifizierten Arbeitskräften, um das maritime Know-how am Schifffahrtsstandort Deutschland auch mittel- und langfristig zu sichern.

green:

- Die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO) hat verschiedene Maßnahmen zur Emissionsreduzierung beschlossen:
 - Senkung des weltweiten Grenzwertes für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen zum 1. Januar 2020 von heute 3,5 Prozent auf 0,5 Prozent,
 - Ausweisung der Nord- und Ostsee als Überwachungsgebiete für Stickoxidemissionen, ab 1. Januar 2021 in NECA-Gebieten (Überwachungsgebieten für Stickoxid-Emissionen, Nord- und Ostsee),
 - Einhaltung von Tier III Standard bei Schiffsneubauten,
 - Ausweisung der für Eutrophierung besonders sensiblen Ostsee als Sondergebiet für die Einleitung von Abwässern aus Fahrgastschiffen,
 - Auftaktstrategie zur Reduzierung von Treibhausgas-Emissionen der Seeschifffahrt mit Emissionsminderungspfad, der bis 2050 eine mindestens 50-prozentige Reduzierung im Vergleich zu 2008 vorsieht.

Zusätzlich gilt bereits seit 2015 in den auf Nord- und Ostsee ausgewiesenen Schwefelemissions-Überwachungsgebieten (SECA) mit 0,1 Prozent der weltweit strengste Schwefelgrenzwert für Schiffskraftstoffe.

Positionen

1. Die deutsche Seeschifffahrt muss vom deutschen Standort international wettbewerbsfähig agieren können.

- Die weltweite Schifffahrt und insbesondere die deutsche Handelsschifffahrt befinden sich in einem Prozess tiefgreifender Veränderungen, die neben vielen anderen Entwicklungen auch den Wettbewerb der Standorte schon innerhalb Europas und in der Welt erheblich verschärfen. Viele Staaten streben nach mehr Wirtschaftswachstum und steigern konsequent die Attraktivität für Schifffahrtsaktivitäten. Ausländische Konkurrenten und Konkurrenzstandorte genießen oftmals erhebliche Wettbewerbsvorteile in Form von direkter staatlicher Unterstützung zur Ansiedlung von Unternehmen, günstigeren Steuersystemen, einem günstigeren Kapitalzugang und niedrigeren Arbeitskosten. Der Wettbewerbsdruck wächst stetig.
- 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, nachdem sich die drei wichtigsten Financierer für die deutsche Flotte aus dem Geschäft zurückgezogen haben.
- Innerhalb der EU wird mit den Beihilfeleitlinien für den Seeverkehr ein „level playing field“ angestrebt. Dies führt zu einer andauernden Subventionierung europäischer Schifffahrt (Standort und Flagge). Trotz Ausschöpfung aller beihilferechtlichen Möglichkeiten wird weiterhin in Drittstaaten ausgeflaggt. Grund dafür sind in der Regel geringere Personalkosten. Dies hat Auswirkungen auf maritime Ausbildung und Beschäftigung an den europäischen Standorten.
- Erklärtes Ziel der Beihilfeleitlinien ist es, die Wettbewerbsfähigkeit der Gemeinschaftsflotte und der europäischen Schifffahrtsunternehmen auf dem Weltmarkt sicherzustellen. So ist der Anteil der deutschen Tonnage unter EU-Flaggen deutlich gestiegen und liegt derzeit bei rund 45 Prozent.
- Beschleunigt durch die weltweite Schifffahrtskrise erlebt die maritime Branche eine erhöhte Marktkonsolidierung. Die Konsolidierung reicht von einer verstärkten Zusammenarbeit der Reedereien mithilfe von sogenannten „Vessel Sharing Agreements“ über die Bildung von Allianzen bis hin zu vollumfänglichen Akquisitionen. Circa 77 Prozent der weltweiten Tonnage im Containersegment stehen inzwischen unter der Kontrolle von drei Allianzen.
- Die Freie und Hansestadt Hamburg modernisiert derzeit das Schiffsregister. Die Prozesse werden digitalisiert und optimiert, das Register wird künftig maschinell geführt. Vorgesehen ist, dass das Onlineportal am 1. Januar 2020 den Betrieb aufnimmt.
- Die deutsche Flaggenstaatverwaltung setzt ihren Modernisierungskurs fort. Sie bietet Reedern und Seeleuten einen umfassenden digitalen Service an und stellt bereits jetzt fast alle Schiffszeugnisse elektronisch aus.
- Die Verfügbarkeit von mobilen Sprach- und Datendiensten in den deutschen Küstengewässern ist für die deutschen Seeschifffahrts- und Fährverkehre sowie das Lotsenwesen von besonderer Bedeutung und sollte daher konsequent weiter vorangetrieben werden. Die von der Bundesnetzagentur vorgegebenen neuen Versorgungspflichten für die Mobilfunknetzbetreiber sind hierfür ein wichtiger Schritt.
- Die Umsetzung der Versorgungs- und Rettungskonzepte in den Offshore-Windparks sowie die generelle Schiffsicherheit spielen eine wichtige Rolle.

2. Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrtsstandortes Deutschland ist seemännisches Know-how unverzichtbar.

- Die Ausbildung qualifizierter Fachkräfte ist einer der Schlüssel zur Sicherung der Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit der hiesigen maritimen Wirtschaft. Im „Wettbewerb um die Besten“ sind Unternehmen, Bildungseinrichtungen und Politik gemeinsam gefordert, junge Menschen für eine Karriere in der Seeschifffahrt auf See und an Land zu begeistern.

- Für die Sicherung von Ausbildung und Beschäftigung ist es wichtig, ausreichend Betriebe mit in Deutschland registrierten Schiffen zu haben. Gute Ausbildung ist heute mehr denn je ein Wettbewerbsfaktor für Spitzenindustrien. Von der Tatsache, wie junge Menschen sich für die Schifffahrt begeistern, konnte sich das Forum anhand der Schilderungen einer Auszubildenden und durch den Film aus dem Wettbewerb „Volle Kraft voraus“ eindrucksvoll überzeugen.
 - Mehr als drei Viertel der anerkannten Ausbildungsschiffe fahren unter deutscher Flagge. Eine wettbewerbsfähige deutsche Flagge flankiert auch die seemännische Ausbildung in Deutschland.
 - Das auf deutschen Schiffen erworbene maritime Fachwissen und die maritime praktische Erfahrung sind nicht nur notwendig, um Seeschiffe sicher und verantwortungsvoll zu betreiben. Es wird auch in den mit der Schifffahrt eng verbundenen Berufen, dem sogenannten maritimen Sekundärmarkt, wie zum Beispiel Schifffahrts- und Hafenverwaltung, Lotsen, Reedereiinspektoren, Nautische Sachverständige, benötigt.
 - Seeleute 4.0: Die Berufsbilder unter Automatisierung und Digitalisierung werden sich verändern. Neue Ausbildungs- und Weiterbildungsmaßnahmen sind erforderlich, um das maritime Know-how in Deutschland fortzuentwickeln und sicherzustellen. Gerade für gut ausgebildete deutsche Seeleute ergeben sich neue berufliche Chancen an Bord und an Land.
 - Auch bei zunehmender Automatisierung bis hin zur autonomen Schifffahrt wird es weiterhin Bedarf an seemännischem Know-how geben. Die globalen Risiken und die bereits jetzt, aber erst recht künftigen technologischen Möglichkeiten haben Auswirkungen auf die Beschäftigten in der Seeschifffahrt. Diese „menschliche Seite“ von „global · smart · green“ wird eine stärkere Beachtung finden müssen.
 - Das Seelotswesen ist ein wichtiges Element des maritimen Verkehrssicherungssystems. Die Beratung durch revierkundige Seelotsen trägt wesentlich zur Gewährleistung der Sicherheit des Schiffsverkehrs auf den Seeschifffahrtsstraßen bei. Um auch zukünftig den Bestand an qualifizierten Seelotsen sicherstellen zu können, ist die Einführung eines zusätzlichen Ausbildungsweges in Ergänzung zu den bewährten klassischen Laufbahnen notwendig.
- 3. Die globale Wettbewerbsfähigkeit der Seeschifffahrt ist auch geprägt von der Innovationskraft der Branche.**
- Die Seeverkehrsbranche sieht sich zukünftig neuartigen Wettbewerbern ausgesetzt. Bis zum September 2017 wurden weltweit 3,3 Milliarden US-Dollar in digitale Start-ups im Schifffahrts- und Logistiksektor investiert. Ein großer Versandhändler wurde von der Federal Maritime Commission als Ocean Transportation Intermediary lizenziert und darf per Schiff Waren für andere Unternehmen transportieren.
 - Vom Schiffsmanagement zum Transportmanagement: Zur Sicherung ihrer Wettbewerbsfähigkeit muss die Seeverkehrsbranche in der maritimen Lieferkette ihr Angebot erweitern.
 - Herausforderungen für den künftigen Betrieb autonomer Schiffe und Systeme sind
 - die Schaffung von rechtlichen Rahmenbedingungen,
 - die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Systeme unter allen Einsatzbedingungen,
 - die Cybersicherheit,
 - die gesicherte Kommunikation zwischen Schiffen, einzelnen Systemen und landbasierten Anlagen und Steuerungszentralen sowie
 - die Anpassung der Fortbildung und Qualifizierung des seemännischen Know-hows zur Steuerung dieser Prozesse mit den Kenntnissen „gute Seemannschaft“.
 - Der Klimawandel ist eine der größten politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Herausforderungen dieser Zeit. Das gilt uneingeschränkt und mit Blick auf die Emissionen, insbesondere auch für den Verkehr. Die internationale Seeschifffahrt ist wie alle anderen Verkehrsträger auch in die weltweiten Bemühungen um eine Reduzierung der CO₂-Emissionen eingebunden und wird ihren Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele des Abkommens von Paris leisten.
 - Für die maritime Wirtschaft sind Investitionen in den Klima-, Umwelt- und Naturschutz eine Chance, mit innovativen Unternehmen, Produkten und Verfahren international wettbewerbsfähig zu bleiben. Das LNG-Förderprogramm ist hier ein erster guter Anfang.

Handlungsoptionen

global:

- Die Bundesregierung wird wegen der gesamtwirtschaftlichen positiven Auswirkungen an der Option der Tonnagebesteuerung festhalten. Eine stabile Zahl an Tonnage unter deutscher beziehungsweise der Flagge eines EU-Mitgliedstaates ist EU-rechtlich Voraussetzung für die Tonnagebesteuerung. Deutschland erfüllt diese Voraussetzung.
- Die Reedereien plädieren für eine weitere Ausgestaltung der Tonnagesteuer: Deutschland sollte die Regelungen im zulässigen Rahmen der europäischen Beihilfeleitlinien für den Seeverkehr weiterentwickeln, zum Beispiel im Offshore-Bereich, oder durch Anreize für Investitionen in besonders energieeffiziente und umweltschonende Schiffe.
- Die Reedereien sprachen sich dafür aus, die sonstigen wesentlichen finanziellen Rahmenbedingungen für die Seeschifffahrt in Deutschland im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit im europäischen Vergleich zu verbessern und forderten in diesem Zusammenhang Entlastungen bei der Versicherungssteuer.
- Die Ölpreisentwicklung und internationale Vorschriften zur Verwendung von umweltfreundlichen Kraftstoffen in der Seeschifffahrt erhöhen den Wettbewerbsdruck auf die Reeder und damit auf alle Akteure und Beschäftigten in der maritimen Logistik. Dies darf nicht zu Sozialdumping auf See und an Land führen. Das Forum spricht sich trotz international hohem Wettbewerbsdruck für sozial nachhaltiges Handeln in der Seeschifffahrt aus.
- Die Entlastungsoffensive für die deutsche Flagge (Erhöhung des Lohnsteuereinkommens von 40 auf 100 Prozent, passgenaue Erstattung der Arbeitgeberanteile zur gesetzlichen Sozialversicherung, Anpassung der Schiffsbesetzungsverordnung an europäische Standards) wird (zum Beispiel hinsichtlich ihrer Beschäftigungseffekte) in ihrer Gesamtheit im Jahr 2020 evaluiert werden.
- Es wurde der Bedarf gesehen, dass der Kapitalzugang für deutsche Seeschifffahrtsunternehmen, insbesondere für Investitionen in Green shipping, erleichtert werden soll.

smart:

- 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 fortzusetzen.
- Die norddeutschen Länder, das BMVI, der VDR und ver.di engagieren sich zusammen für eine gezieltere Nachwuchsgewinnung und eine Imageverbesserung der Seeschifffahrt. Sie richten dazu eine zentrale Website zu den verschiedenen Ausbildungs- und Studiengängen, Laufbahnen und Arbeitsgebieten rund um die Seeschifffahrt ein. Die Partner des Maritimen Bündnisses und ver.di wollen durch ihr gemeinsames Engagement ein deutliches Zeichen für die Notwendigkeit sowie Zukunftsfähigkeit der Ausbildung in der Seeschifffahrt in Deutschland setzen.
- Das Forum erkannte die Seeschifffahrtsfördermaßnahmen der Bundesregierung als insgesamt weiterhin notwendig an. Sie sind ein wichtiges Element für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt. Die Richtlinie zur Ausbildungsplatzförderung in der Seeschifffahrt gilt bis Ende 2019. Die Bundesregierung wird die Richtlinie verlängern.
- Zur Sicherung des am Standort vorhandenen maritimen Know-hows müssen die seemännischen Ausbildungswege dynamisch, insbesondere auch an die neuen Anforderungen und Vorschriften aus dem Umweltbereich angepasst und weiterentwickelt werden.
- Die Partner des Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt und ver.di werden die Diskussion „Digitalisierung der maritimen Ausbildung und Beschäftigung“ unter Einbindung der Fachschulen und Fachhochschulen fortsetzen.
- Die in den Ländern vorgehaltenen Bildungsangebote an seemännischen Berufsschulen, Berufsfachschulen, Fachschulen und Fachhochschulen benötigen finanzielle Planungssicherheit. Investitionen in Bildungseinrichtungen

sowohl beim Personal als auch bei der Infrastruktur müssen langfristig und auch weiterhin erfolgen.

- Die geltenden berufsrechtlichen Anforderungen sind in Deutschland auf aktuellem Stand durchgehend berücksichtigt und curricular in den Bildungsgängen verankert. Dieser Qualitätsanspruch der Bildungs- und Forschungsangebote muss beibehalten werden.
- Der Beruf des Seelotsen wird zukunftsfähig gemacht. Die Finanzierung des neuen Ausbildungskonzeptes erfolgt überwiegend durch die Lotsen. Der Bund beteiligt sich mit einer Anschubfinanzierung während der Anlaufphase und durch Übernahme der jährlichen ausbildungsbedingten Fixkosten. Die gemeinsam von der Verwaltung und der Bundeslotsenkammer initiierte Vorgehensweise könnte auch für weitere Sekundärberufe als Vorbild gelten.
- Das Forum diskutierte das Zukunftsthema autonome Schiffe, sowohl mit Blick auf die veränderten Ausbildungs- und Beschäftigungsanforderungen als auch auf den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der Flotte. Die Bundesregierung wird ihre nationalen und internationalen Aktivitäten zur Entwicklung autonomer Schiffe und Systeme fortsetzen. Sie wird prüfen, ob in der Umsetzung eine Vorreiterrolle durch Behördenschiffe übernommen werden kann.

green:

- Die Bundesregierung wird ihr Engagement in der IMO zur Ausgestaltung der Auftaktstrategie zur Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen der internationalen Seeschifffahrt fortsetzen und sich weiterhin aktiv in die Entwicklung von kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen einbringen sowie für die Erarbeitung der endgültigen IMO-Klimaschutzstrategie einsetzen.
- Im Sinne eines einheitlichen und wirksamen Klima- und Umweltschutzes wird sich die Bundesregierung im IMO-Rahmen zudem auch weiterhin an der fortlaufenden Überarbeitung von Umweltvorschriften für die Schifffahrt beteiligen. Ziel bleibt es, die Schifffahrt als nachhaltigen Verkehrsträger zukunftssicher aufzustellen.

- Die Bundesregierung wird die Entwicklung und Etablierung alternativer Kraftstoffe im Bereich der Schifffahrt weiter aktiv fördern, wie sie es mit der Richtlinie über Zuwendungen für Aus- und Umrüstung von Seeschiffen zur Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff sowie weiteren technologieübergreifenden Förderprogrammen (Elektromobilität, Nationales Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie, Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie) bereits erfolgreich getan hat.
- Für das Fernziel „Null-Emissionsschiff“ stellt die Bundesregierung im Maritimen Forschungsprogramm unter dem Titel „Maritime. Green propulsion“ in den nächsten vier Jahren Fördermittel für Projekte bereit, die einen signifikanten Beitrag zur maritimen Energiewende leisten.

Kernbotschaften

1. Deutschland – ein Qualitätsstandort für die Seeschifffahrt

2. Maritime Ausbildung – Made in Germany

3. Green shipping – Deutschland als Innovationstreiber

Forum 2: Meerestechnik



Die Positionspapiere der fünf Foren der 11. NMK wurden in Zusammenarbeit mit den Akteuren erstellt, die sich an der Vorbereitung des jeweiligen Forums beteiligt haben. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) dankt den beteiligten Ressorts und den verschiedenen Interessenvertretern, die zur Erstellung der Positionspapiere beigetragen haben. Das BMWi hat die Erstellung der Positionspapiere lediglich koordiniert; die Inhalte spiegeln nicht notwendigerweise die Haltung des Bundesministeriums oder der Bundesregierung wider.

Ausgangslage

In der allgemeinen Wahrnehmung wird immer noch nicht hinreichend erkannt, dass die Meerestechnik eine Schlüsselfunktion für die gesamte maritime Wirtschaft hat und daher für Deutschland insgesamt von großer volkswirtschaftlicher Bedeutung ist. Nicht nur die Küstenbewohner, sondern alle sind auf die Nutzung der Meere und Gewässer angewiesen als Transportwege und Nahrungs-, Rohstoff- und Energielieferant, die im Sinne der

Nachhaltigkeit umweltverträglich sein muss. Die effiziente und umweltschonende Erforschung, Erschließung und Gewinnung entsprechender Ressourcen aus dem Meer bietet eine Reihe attraktiver Wachstumsmärkte, insbesondere auch für die Meerestechnik in Deutschland. Dabei beschränkt sie sich nicht nur auf den Küstenbereich und die Meere. Methoden und Produkte der Meerestechnik werden auch zur Gewässerüberwachung, im Wasserbau, bei der Gewässerregulierung, der Entwicklung der Häfen und bei Binnenschifftransporten eingesetzt. Unternehmen mit meerestechnischen Produkten und zukunftssträngige Arbeitsplätze sowie weiter steigende Wertschöpfungspotenziale finden sich in allen Bundesländern von der Küste bis zu den Alpen.

Unter Meerestechnik ist die Bereitstellung von technischen Produkten und Dienstleistungen zu verstehen, um die Meere nachhaltig, insbesondere umweltverträglich zu nutzen. Die Anwendungsfelder spannen sich von der Offshore-Öl- und Gasgewinnung, über die Erkundung, Gewinnung und Aufbereitung mariner mineralischer Rohstoffe bis hin zu erneuerbaren Energien aus dem Meer. Hydro-

grafische Verfahren, die maritime Mess- und Umwelttechnik, die Verkehrsleit- und Sicherheitstechnik, die Eis- und Polartechnik sowie vielfältige Über- und Unterwassersysteme sind weltweit im Einsatz. Neue Herausforderungen ergeben sich zum Beispiel aus den Bemühungen, Munitionsaltlasten in Nord- und Ostsee zu bergen und umweltverträglich zu entsorgen. In vielfältiger Weise wirkt die Meerestechnik als Innovationstreiber bei der Einführung neuer Technologien. Intensive Forschung und Entwicklung sind eine wesentliche Voraussetzung und können in besonderem Maße dazu beitragen, junge Menschen an die maritimen Themen heranzuführen und dafür zu begeistern.

Eine wichtige politische Handlungsgrundlage stellt die Maritime Agenda 2025 der Bundesregierung dar. Sie wurde gemeinsam mit der maritimen Wirtschaft erarbeitet und formuliert zentrale Ziele, Handlungsfelder und Vorschläge für aufeinander abgestimmte Maßnahmen, die zur nachhaltigen Nutzung der Meere beitragen und die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands als Technologie-, Produktions- und Logistikstandort mittel- und langfristig weiter stärken sollen.

Zu den bereits getroffenen Maßnahmen zählen insbesondere:

- Der **Nationale Masterplan Maritime Technologien (NMMT)** wurde neben den zentralen Handlungsfeldern Offshore-Öl und -Gas, Offshore-Windenergie, Tiefseebergbau, Unterwasser- und maritime Sicherheitstechnologien um den Schiffbau und seine Zulieferindustrie, Green Shipping, Hafentechnologien und Industrie 4.0 ergänzt. Dabei sind Aktivitäten im Bereich der maritimen Forschung und Entwicklung mit dem NMMT enger verzahnt worden, um mit den verfügbaren Fördermitteln einen möglichst hohen Wirkungsgrad zu erzielen (Maritime Forschungsstrategie 2025).
- Im Bereich der **Offshore-Windenergie** hat der Arbeitskreis Vernetzung im Rahmen des vom BMWi geförderten Projektes „Gemeinsam für die maritime Wirtschaft und Offshore-Windindustrie“ einen wertvollen Beitrag zur Energiewende geleistet und zugleich neue Wachstumschancen für die maritime Wirtschaft aufgezeigt.
- Im **Handlungsfeld, die Technologieführerschaft zu sichern und auszubauen**, sind die Fördermittel für das Maritime Forschungsprogramm erhöht worden. Die Bundesregierung stellt 45 Millionen Euro zusätzliche Fördermittel in den nächsten vier Jahren für die Branche bereit. Zu den wichtigen zu fördernden Zukunfts- und Innovationsthemen gehören insbesondere die Bereiche

umweltschonende maritime Technologien, maritime Digitalisierung und smarte Technologien, maritime Sicherheit sowie maritime Ressourcen.

- Mit der zunehmend intensiveren Nutzung, insbesondere von Küstengewässern, gewinnen sogenannte Echtzeittechnologien für die maritime Überwachung und Unfallvermeidung an Bedeutung. Das BMWi unterstreicht dies seit Januar 2018 mit der eigenständigen **Förderlinie** „Echtzeittechnologien für die maritime Sicherheit“ (3 Millionen Euro pro Jahr), die die Zusammenarbeit zwischen maritimer Branche und Unternehmen aus dem IT-Bereich stärken soll.
- **Fachkonferenzen** auch mit internationaler Beteiligung sind in strategisch wichtigen NMMT-Handlungsfeldern ausgerichtet worden, um Industriekooperationen zu fördern.
- Eine **Studie zur Ermittlung des Wertschöpfungspotenzials** der maritimen Industrie „Maritime Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland“ ist beauftragt worden.

Meerestechnik global-smart-green-safe

Ständige weitere Anstrengungen sind notwendig, um die Meerestechnik mit dem Ziel einer globalen, nachhaltigen und umweltschonenden Nutzung der Meere weiter voranzutreiben. Energiepolitik wie auch Rohstoffpolitik kristallisieren sich global zunehmend als Bereiche mit großer wirtschaftlicher sowie politisch-strategischer Bedeutung heraus. Als Leitmotiv dienen dabei die Begriffe „global“, „smart“, „green“ und „safe“.

- **GLOBAL** – Trotz aller gebotenen Bemühungen, die Verwendung fossiler Brennstoffe und damit den Ausstoß von CO₂ zu reduzieren, wird die **Offshore-Förderung von Öl und Gas** auch in den kommenden Jahren weltweit weiterhin ihren Beitrag zur Versorgungssicherheit leisten. An diesem Marktsegment der Meerestechnik behaupten sich profilierte, zumeist mittelständische Unternehmen – trotz eines fehlenden Systemanbieters in Deutschland – am Weltmarkt. In diesem Bereich bedarf es exportunterstützender Maßnahmen, internationaler Vorschriftenentwicklung und Forschungsaktivitäten bei der Entwicklung sowie Umsetzung sicherer und umweltverträglicher „minimalinvasiver“ Fördertechnologien unter anspruchsvollen Umgebungsbedingungen.

- **GLOBAL** – Vor dem Hintergrund, dass die deutsche Industrie mineralische Rohstoffe zu fast 100 Prozent importieren muss, können marine mineralische Rohstoffe und somit der **Tiefseebergbau** in Zukunft zur Versorgungssicherheit beitragen. Das erfordert maritime Technologien für die Exploration, den umweltschonenden Abbau und den Transport sowie die komplexe Aufbereitung von marinen mineralischen Rohstoffen. Deutschland muss sich aktiv für die Etablierung und Umsetzung höchstmöglicher globaler Umweltstandards einsetzen.
- **GREEN** – Beiträge zur regenerativen Energieversorgung und somit zum Erreichen der Klimaschutzziele leistet die **Offshore-Windenergie**. Sie bietet nach wie vor ein attraktives nationales wie internationales Wachstumspotenzial, insbesondere in Bezug auf Standort- und Bauvorerkundung, Installation, Service, Überwachung und Wartung sowie in Zukunft auch Rückbau von Anlagen. Neue meerestechnische Lösungen, zum Beispiel der Einsatz ferngesteuerter Unterwassersysteme, werden auch unter den Gesichtspunkten der notwendigen weiteren Kostenreduktion und der Erhöhung von Verfügbarkeit, Planbarkeit und Zuverlässigkeit zunehmende Bedeutung erlangen.
- **GREEN** – In Zukunft wird es nicht nur um die Nutzung der Energie auf dem Meer, sondern auch um die Energie aus dem Meer gehen. Das Meer ist ein gewaltiger, nahezu unerschöpflicher Energieproduzent. Gezeiten, Wellen, Strömungen und Meereswärme können Energie liefern, wenn es gelingt, die erforderlichen Technologien marktreif zu entwickeln.
- **SAFE, SMART** – Die **zivile maritime Sicherheitstechnik** gewinnt immer mehr an Bedeutung. Erhöhte Umweltanforderungen, wachsende Anforderungen an Leistung, Zuverlässigkeit und Sicherheit technischer Anlagen, zunehmende Gefährdungslagen sowie verschärfte Sicherheitsvorschriften führen zu einer wachsenden Nachfrage nach innovativen Sicherheitstechnologien. Diese umfassen unter anderem den Schutz kritischer Infrastrukturen, von Häfen sowie die Überwachung und Sicherung des Seeverkehrs.
- **SMART** – Auch für die **Häfen** gewinnt die Meerestechnik an Bedeutung. In steigendem Umfang werden Informationen über die Schiffsverkehre und meteorologische sowie hydrografische Bedingungen sowie Zustandsdaten von Wasserbauwerken wie Brücken und Schleusen benötigt. Meerestechnische Lösungen können auch bei Baugrundvoruntersuchungen, numerischen Verfahren zur Ermittlung der Einflüsse des Klimawandels und von Baumaßnahmen auf die Gewässer und Hafenanlagen sowie für Umweltmonitoring und Qualitätskontrolle der Gewässer eine Rolle spielen.
- **SMART – Autonom betriebene und ferngesteuerte Systeme** kommen zukünftig in unterschiedlichen meerestechnischen Anwendungsfeldern zum Einsatz und umfassen ein breites Spektrum an Technologien, Verfahren, Dienstleistungen, Produkten sowie Systemlösungen zur Überwachung und Instandhaltung von Unterwasseranlagen. Zunehmend werden ferngesteuerte oder weitestgehend autonom agierende Unterwassersysteme mit komplexer Sensorik benötigt, um in großen Meerestiefen oder in extremen Umgebungen wie eisbedeckten Gebieten Anlagen sowie Systeme montieren, inspizieren, überwachen, warten und demontieren zu können. Innovative Sensorik, darunter besonders optische Verfahren, gewinnen in vielen Bereichen der Meerestechnik zunehmende Bedeutung. Die Entwicklung und Adaptierung von Sensorik findet als Querschnittstechnologie ein vielfältiges Einsatzspektrum.
- **SMART** – Die Entwicklung **autonomer Schiffe** stößt auf immer größeres wirtschaftliches Interesse. Zur Bewältigung der damit verbundenen vielfältigen technischen Herausforderungen, nicht zuletzt auch im Hinblick auf Sicherheitsfragen, trägt die Meerestechnik bei.
- **SMART** – Aus der zunehmenden **Digitalisierung** und Vernetzung von Systemen im Rahmen von Industrie 4.0 können sich durch die Verfügbarkeit von großen Datenmengen (u. a. von Satelliten, Schiffen, Offshore-Strukturen und Monitoringsystemen) und offenen Datenplattformen neue Geschäftsmodelle für meerestechnische Unternehmen ergeben.

Handlungsempfehlungen

Im Forum Meerestechnik ist auf der 11. Nationalen Maritimen Konferenz basierend auf einem von der Branche erstellten Positionspapier erörtert worden, mit welchen Maßnahmen die deutsche Meerestechnik unterstützt werden sollte, damit sie sich auf internationalen Märkten behaupten kann. Folgende Handlungsempfehlungen werden gegeben:

Politische Instrumente

- Die Nationale Maritime Konferenz muss auch als Dialogplattform dienen, um die Maritime Agenda regelmäßig zu überprüfen und, wo nötig, durch eine Anpassung und Fortschreibung auf veränderte oder neue Herausforderungen zu reagieren.
- Der Nationale Masterplan Maritime Technologien (NMMT) muss als ordnungspolitisches Instrument des Maritimen Koordinators der Bundesregierung weiter verstetigt und die Förderung einer Geschäftsstelle fortgesetzt werden.
- Unter Einbeziehung der maritimen Verbände und Organisationen müssen künftige strategische Handlungsempfehlungen identifiziert und bei der Fortschreibung des maritimen Forschungsprogramms sowie der maritimen Forschungsstrategie berücksichtigt werden.
- Die maritime Wirtschaft muss als Schlüsselbereich in die „Nationale Industriestrategie 2030“ integriert werden.

Globale Märkte

- Die Kompetenzen der deutschen meeresstechnischen Branche sowie die Chancen auf vorhandenen und zu erschließenden neuen Märkten müssen genauer analysiert werden. Dabei wird auch zu klären sein, welche Märkte für die meeresstechnische Wirtschaft von Interesse sind, welche Produkte und Dienstleistungen angeboten werden können und welche Anstrengungen einschließlich finanzieller Vorleistungen von Unternehmensseite bereits unternommen werden.
- In Zeiten zunehmenden Protektionismus sind faire Wettbewerbsregeln im Sinne eines „Level Playing Field“ von essenzieller Bedeutung. Dafür muss sich die Bundesregierung auf internationaler und europäischer Ebene einsetzen. Die Schaffung eines „Europäischen Maritimen Koordinators“ wird befürwortet, um ein stärkeres europäisches Zusammenwirken zu gewährleisten.
- Der Erfolg auf ausländischen Märkten erfordert, dass Ausfuhrgenehmigungen zügiger erteilt werden.
- Die Unternehmen sind gefordert, neue Geschäftsfelder zu erschließen sowie verstärkt Gesamtsysteme und Paketlösungen unter Nachweis der Zuverlässigkeit anzubieten.
- Zur Erschließung neuer Märkte sollte der Aufbau maritimer Infrastruktur in Entwicklungsländern im Rahmen der wirtschaftlichen Zusammenarbeit stärker unterstützt werden.
- Die Sichtbarkeit der maritimen Branche muss weiter erhöht werden. Zu den Maßnahmen gehören die hochrangige Präsenz von Regierungsvertretern auf wichtigen nationalen und internationalen Messen, Ausstellungen und Konferenzen, die Wahrnehmung der Interessen der meeresstechnischen Wirtschaft durch die Außenwirtschaftsbeauftragten der Auslandsvertretungen und Handelskammern sowie die Einbindung der maritimen Verbände und Interessenvertretungen in die Planung und Durchführung von Delegationsreisen. Es ist zu wünschen, dass die nächste SMM im September 2020 als weltgrößte Leitmesse der maritimen Branche von der Bundeskanzlerin eröffnet wird.
- Marktbeobachtung und Trendanalysen müssen als wirtschaftspolitische Daueraufgabe verlässlich und nachhaltig implementiert werden. Hierzu wird Unterstützung durch das neu geschaffene Deutsche Maritime Zentrum e.V. (DMZ) erwartet. Als ein erster Schritt erscheint eine Internetplattform „Navigation durch das Maritime Deutschland“ (mit Informationen unter anderem zu Verbänden, Organisationen, Bundes- und Landesressorts, nationalen, europäischen und internationalen Förderprogrammen, Vernetzungen mit anderen maritimen Informationsplattformen, Testinfrastrukturen und maritimen Terminen) sinnvoll.

Forschung und Entwicklung

- Die regelmäßige Prüfung einer bedarfsgerechten Aufstockung der finanziellen Ausstattung der Förderetats des „Maritimen Forschungsprogramms“ ist erforderlich.
- Für meeresstechnische Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten ist eine programm- und ressortübergreifende Koordinierung der Förder- und Unterstützungsmaßnahmen erforderlich, da sie in besonderem Maße von einem interdisziplinären, transdisziplinären und integrativen Charakter geprägt sind. Neue innovative Forschungsansätze, zum Beispiel Künstliche Intelligenz, Cyber Security, Autonome Systeme, Sicherheit, sowie damit verbundene sozialwissenschaftliche und Rechtsfragen lassen sich nicht immer in bestimmte „klassische“ maritime Förderprogramme einordnen.

- Zur Erprobung und zum Nachweis der Verlässlichkeit neuer Produkte bedarf es Testinfrastrukturen und Reallabore für Unternehmen. Der meeres technischen Wirtschaft sollte ermöglicht werden, Forschungs- und Behördenschiffe für Testzwecke zu nutzen. Öffentliche Ausschreibungen sollten so erfolgen, dass die öffentliche Verwaltung als „Erstnutzer“ die Produktentwicklung bis zur Marktreife unterstützen kann.
- Der Ausbau einer breitbandigen digitalen Infrastruktur, die hohe, echtzeitfähige Datenkommunikation sicherstellt und zugleich auch Datensicherheit sowie Zuverlässigkeit gewährleistet, muss an Land, im Küstenbereich und auf See als unverzichtbare Basisinfrastruktur für smarte Anwendungen im maritimen Bereich zeitnah erfolgen.
- Die im Koalitionsvertrag verankerte steuerliche Forschungsförderung für Unternehmen muss zeitnah verabschiedet werden.
- Wirtschaft und Politik sollten gemeinsam die Schaffung allgemeiner und projektbezogener Netzwerke zur Förderung der Meerestechnik unterstützen.

Finanzierung

- Die öffentliche Hand sollte auf Bundes- und Länderebene prüfen, ob und in welchem Umfang öffentliche Unterstützung bereitgestellt werden kann, um innovative Durchbrüche zu unterstützen, die dem gesamten Wirtschaftsstandort zugutekommen. Hierbei könnte die von BMBF und BMWi gemeinsam gegründete Agentur für Sprunginnovationen eine wichtige Rolle spielen.
- Banken und Risikokapitalgeber sollten ermuntert werden, finanzielle Mittel für Innovationen in der Meerestechnik, die überwiegend durch klein- und mittelständische Unternehmen geprägt ist, bereitzustellen.

Technologietransfer

- Der auf Bedarfe der Wirtschaft abgestimmte Informations- und Wissenstransfer von den Hochschulen und außeruniversitären Forschungsinstituten in die Wirtschaft muss intensiviert und gesichert werden. Das verlangt auch, dass die Wirtschaft ihre Bedarfe klarer gegenüber der Wissenschaft kommuniziert. „Co-opetition“ im Sinne einer Verbindung von „co-operation“ und „competition“ sollte firmen- und branchenübergreifend die Entwicklung neuer Technologien und Lösungen für

die vielfältigen Anwendungsfelder der Meerestechnik verbessern. Austauschplattformen (zum Beispiel Innovations- und Technologieforen, Technologietransferzentren) sollten unterstützend wirken.

- Die auf Bundes- und Landesebene geschaffenen Startup-Förderprogramme müssen durch Unternehmen der Meerestechnik, insbesondere bei der Digitalisierung und der Vernetzung von Systemen, stärker genutzt werden, um den Technologietransfer sowie die innovationsbasierte Wertschöpfung in Deutschland zu stärken.
- Um den Wissenstransfer zu gewährleisten, müssen Hochschulen und Unternehmen bei der Ausbildung von Fachkräften intensiver kooperieren, unter anderem bei der praxisnahen Ausbildung, Unterstützung dualer Studiengänge, Ausbildung und Weiterbildung von Facharbeitern.

Forum Meerestechnik – Ausgewählte technologische Schwerpunktthemen des Nationalen Masterplans Maritime Technologien (NMMT)

Bezogen auf fünf Schwerpunktthemen des NMMT – Zivile Maritime Sicherheit, Offshore-Windenergie, Meeresenergie, Tiefseebergbau und Häfen – werden die Handlungsempfehlungen wie folgt konkretisiert:

Zivile Maritime Sicherheit

- Erweiterung und Konsolidierung des bestehenden Programmrahmens „Echtzeittechnologien für die maritime Sicherheit“ mit einem mittleren Fördervolumen von 10 Millionen Euro pro Jahr
- Förderung von Reallaboren, auch und gerade für markt- und produktnähere Vorhaben zum Testen und Validieren von Prototypen in realen, operativen Umgebungen
- Verbesserte Nutzbarkeit, Integration und programmatische Öffnung und Verknüpfung verschiedener Förderinstrumente (zum Beispiel mit Programmen der Luft- und Raumfahrt, von Industrie 4.0 und Digitalisierung, der Künstlichen Intelligenz, den Autonomen Systemen, der Hafentechnologien etc.)
- Einrichtung einer ressort-übergreifenden Struktur innerhalb der Bundesregierung zur besseren Koordinie-



rung und Begleitung von anwendungs- und programmübergreifenden Projektinitiativen durch den Maritimen Koordinator

- Steuerliche Berücksichtigung von F&E-Aufwendungen zur Schaffung eines „level playing field“ in Europa
- Stärkere industriepolitische Gestaltung und Flankierung bei der nationalen und internationalen Entwicklung und zeitkritischen Durchsetzung von Regularien und Zertifizierungsregimen

Offshore-Windenergie

- Planungssicherheit gewährleisten und Ausbauziele anheben
- Realisierung eines nationalen Testfeldes zur Erprobung unter anderem neuer Windenergieanlagen, Gründungsstrukturen, meerestechnischer Systeme
- Förderung von innovativen Technologien, zum Beispiel Gründungskonzepte, Schallminderung, emissionsarme Antriebe
- Aktuelle Marktanalyse – Prognose der Wertschöpfungspotenziale im Bereich Planung, Installation, Betrieb, Wartung, Monitoring und Rückbau
- Förderung von Austausch- und Vernetzungsplattformen

Meeresenergien

- Förderung von Demonstrationsprojekten
- Unterstützung von Pilotprojekten
- Frühzeitige Sicherung stabiler Einnahmen für Investoren über Einspeisevergütungen

- Vereinfachung der Genehmigungsverfahren für Pilotvorhaben

Tiefseebergbau

- Positionierung der deutschen produzierenden Wirtschaft, dass sie Tiefseebergbau für eine ausreichende Hightech-Rohstoffversorgung für erforderlich hält und bereit ist, sich zu engagieren
- Klarstellung, dass die Bundesregierung an einer Mitwirkung Deutschlands an einem Pilot Mining Test interessiert ist, auch um dadurch eine bessere Entscheidungsgrundlage zu erhalten, ob Tiefseebergbau umweltpolitisch vertretbar ist
- Unterstützung eines Pilot Mining Tests durch die Bundesregierung, der durch ein internationales Konsortium gemeinsam mit Firmen aus anderen europäischen Ländern durchgeführt wird
- Mitwirkung an der Entwicklung von internationalen Umweltstandards für den Tiefseebergbau
- Verlängerung der deutschen Explorationslizenz im Pazifik

Häfen

- Intensivierung des Dialogs zwischen Hafenbetreibern und meerestechnischen Unternehmen, auch im Rahmen des Nationalen Masterplans Maritime Technologien (NMMT)
- Identifikation und Realisierung von meerestechnischen F&E-Projekten im Anwendungsfeld Häfen im Förderschwerpunkt MARITIME.value

Forum 3: Offshore-Windenergie

Die Positionspapiere der fünf Foren der 11. NMK wurden in Zusammenarbeit mit den Akteuren erstellt, die sich an der Vorbereitung des jeweiligen Forums beteiligt haben. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) dankt den beteiligten Ressorts und den verschiedenen Interessenvertretern, die zur Erstellung der Positionspapiere beigetragen haben. Das BMWi hat die Erstellung der Positionspapiere lediglich koordiniert; die Inhalte spiegeln nicht notwendigerweise die Haltung des Bundesministeriums oder der Bundesregierung wider.

Ausgangslage

Hintergrund

Um ihre nationalen und internationalen Klimaschutzziele zu erreichen, will die Bundesregierung Rahmenbedingungen schaffen, die die emissionsintensive Stromerzeugung verringern und ein höheres Ausbauvolumen sowie die Nutzung der erneuerbaren Energien naturverträglich sicherstellen. Konkret strebt sie eine Reduzierung der CO₂-Emission von 40 Prozent bis zum Jahre 2020 und mindestens 55 Prozent bis 2030 sowie einen Anteil von circa 65 Prozent erneuerbare Energien bei der deutschen Stromerzeugung bis 2030 an. Bedeutend sind weitreichende Maßnahmen in allen Sektoren, ein hohes Engagement und eine enge Zusammenarbeit aller Beteiligten sowie eine weitere Anpassung der politischen Rahmenbedingungen. Ein verstärkter Ausbau der erneuerbaren Energien ist auch deshalb notwendig, um den benötigten erneuerbaren Strombedarf zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr, in Gebäuden und in der Industrie zu decken und gleichzeitig die CO₂-Emissionen zu reduzieren.

Bedeutung Offshore-Windenergie und maritime Wirtschaft für die Energiewende und die Wertschöpfung

Mit einer Leistung von rund 6,5 Gigawatt (GW) tragen Windenergieanlagen auf See immer stärker zur Energieversorgungssicherheit Deutschlands bei. Zugleich sind sie Teil des zentralen Ansatzes der deutschen integrierten Meerespolitik – Schutz und nachhaltige Nutzung der Meere und Ozeane – für ein klima-, natur- und umweltverträgliches Wachstum. Bereits 22 Windparks in der deutschen Nord- und Ostsee befinden sich vollständig im Betrieb. Bis

2020 wird die in Betrieb befindliche Gesamtleistung voraussichtlich 7,7 GW betragen. Im Jahr 2018 konnten die Windenergieanlagen auf See ihre Stromproduktion auf 18,8 Terrawattstunden steigern und erzeugen inzwischen über 17 Prozent der gesamten aus Windenergie erzeugten Strommenge in Deutschland.

Die Umsetzung der Energiewende ist nicht nur eine gesellschaftspolitische Herausforderung, sondern hat auch eine bedeutende industriepolitische Dimension – nicht nur für die norddeutschen Bundesländer. Die Offshore-Windindustrie hat allein in Deutschland nach Angaben des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) seit 2013 mehr als 15 Milliarden Euro investiert. Die industrielle Wertschöpfung der Offshore-Windenergie verteilt sich auf viele Regionen in Deutschland. Zahlen des BMWi zeigen, dass im Jahr 2016 in den Branchen der erneuerbaren Energien in Deutschland 338.600 Personen direkt beschäftigt waren, von denen fast die Hälfte in der Windbranche tätig sind. Die Offshore-Windenergie sicherte in 2016 knapp 27.000 Arbeitsplätze.

Offshore-Windenergie und maritime Wirtschaft profitieren wechselseitig durch die Zusammenarbeit bei der Energiewende und im Meeresumweltschutz. Auf Werften und in der Zulieferindustrie sowie in der Offshore-Industrie hängt die Sicherung eines Großteils der rund 200.000 Arbeitsplätze der maritimen Wirtschaft von der zügigen weltweiten Implementierung von Umweltinnovationen ab.

Insgesamt konnte die Offshore-Wind-Branche innerhalb weniger Jahre enorme Fortschritte bei der Kostenreduktion erreichen. Die Windenergie auf See zählt mittlerweile zu den kostengünstigsten Stromerzeugungsarten. Kostensenkungspotenziale bestehen weiterhin, auch etwa im Bereich der Netzanbindungskosten. Insbesondere technologische Innovationen, Lernkurveneffekte, Kooperationen und angepasste Geschäftsmodelle tragen zu dem Erfolg der Offshore-Windenergie bei. Offshore-Windenergie ermöglicht eine zuverlässige, wirtschaftliche und klimafreundliche Stromproduktion. Zukünftig muss aber bei weiteren Kostensenkungsmaßnahmen darauf geachtet werden, dass die hohe Qualität der erfolgten Dienstleistungen aus der maritimen Wirtschaft sowie die Sicherheit und Umweltfreundlichkeit in der Offshore-Windenergie nicht gefährdet werden.

Eine Anpassung der Ausbauziele sowie eine langfristige Planungssicherheit ist aus Sicht der Branche erforderlich, damit Deutschland seine führende Rolle in diesem Industriesektor auch in Zukunft behalten und seine klimapolitischen Ziele erreichen kann. Andere Länder sind diesen Schritt bereits gegangen und haben ihre Ausbauziele angehoben, wie zum Beispiel Großbritannien auf 30 GW bis 2030. Auch die Niederlande haben einen Zubau von 1.000 MW pro Jahr beschlossen und diskutieren aktuell eine weitere Anhebung ihrer nationalen Ziele bis 2030, die derzeit mit 11,5 GW nur knapp unter den deutschen Ausbauzielen liegen.

Thesen

Global

Ein starker Heimatmarkt ist eine der Voraussetzungen für weitere Erfolge auf den internationalen Märkten in Europa und Übersee wie USA und Asien.

Umfangreiche private und öffentliche Investitionen in Forschung, Entwicklung und Demonstrationmöglichkeiten für neue Technologien, unter anderem in die FINO-Forschungsplattformen in Nord- und Ostsee und den ersten deutschen Offshore-Windpark alpha ventus, haben den Weg der Offshore-Windenergie zur Marktreife mit geebnet. Auf dieser Basis ist der Zubau von rund 6,5 GW Leistung in Deutschland ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die starke internationale Wettbewerbsposition deutscher Marktteilnehmer. Auch für Unternehmen der maritimen Wirtschaft und Forschungseinrichtungen hat sich die Offshore-Windenergie als bedeutendes Geschäftsfeld etabliert. Erfolge, aber auch Problemfelder wirken sich somit immer auch auf einen Teil der maritimen Branche aus.

Der Erhalt und Anstieg der Beschäftigung in der deutschen Offshore-Windenergie-Branche und der angelehnten maritimen Wirtschaft korrespondiert unter anderem mit einem entsprechenden Zubau der Windenergie, aber auch mit der Positionierung deutscher Unternehmen in internationalen Märkten. Allerdings reicht die immer weiter voranschreitende erfolgreiche Internationalisierung deutscher Unternehmen alleine nicht aus, um die Beschäftigung am deutschen Heimatmarkt zu halten und weiter auszubauen.

Auch andere Länder verbinden ihre Ausbaupläne mit industriepolitischen Zielen und fördern den Aufbau neuer Standorte der Windindustrie, wie das Beispiel Großbritannien zeigt. Deshalb muss der Heimatmarkt gestärkt werden, indem die zu erwartende Lücke in den kommenden Jahren beim Aufbau neuer Offshore-Windparks in Deutschland abgewendet und eine verlässliche Perspektive geschaffen wird. Aufgrund des aktuell gesetzten politischen Ausbaupfades nach dem EEG 2017 steht die Branche in den kommenden Jahren allerdings vor einem weiteren Auftragsrückgang. Einige Unternehmen in Norddeutschland haben bereits Stellen im Herstellungs- und Installationsbereich abgebaut oder mussten sogar Insolvenz beantragen.

Andere Länder, insbesondere in Europa, den USA und Asien (zum Beispiel Taiwan, Japan oder Südkorea), verstärken ihre Aktivitäten beim Ausbau der Windenergie auf See und profitieren von den Erfahrungen und dem Know-how der europäischen Pioniermärkte (auch Deutschlands), von der Planung bis hin zum Betrieb von Offshore-Windparks. Für den Industriestandort Deutschland kann das über Jahre erarbeitete Know-how in der Offshore-Windenergie ein essentieller Vorsprung im wachsenden internationalen Wettbewerb sein, wenn es erhalten und weiter ausgebaut wird. In den genannten Ländern bestehen gute Wachstumschancen für deutsche Anbieter, die durch internationale Dialoge zu geeigneten Rahmenbedingungen sowie durch geeignete Maßnahmen der politischen Flankierung weiter gefestigt werden sollten.

Laut Koalitionsvertrag sollen 65 Prozent des deutschen Stromverbrauchs bis zum Jahr 2030 aus erneuerbaren Energieträgern gedeckt werden. Die Umsetzung dieses Ziels wird derzeit innerhalb der Bundesregierung diskutiert. Um ihren Beitrag zur Erreichung der im Koalitionsvertrag verankerten Ziele zu leisten, spricht sich die Offshore-Branche mit den Küstenländern und der IG Metall für einen Ausbau auf mindestens 20 GW bis 2030 und mindestens 30 GW bis 2035 aus (Cuxhavener Appell 2.0, September 2017). Die Umsetzung eines solchen Ausbaupfades erfordert rechtzeitige Planung, Genehmigung und Fertigstellung der entsprechenden Netzanbindungen, einschließlich zusätzlicher Trassenkorridore im Küstenmeer, sowie die Ausweisung, Voruntersuchung und Ausschreibung der entsprechenden Flächen sowie die tatsächliche Umsetzung von Offshore-Windparks im zentralen Modell. Auch wären in dem

Zusammenhang verstärkte Anreize für deutliche Kostensenkungen bei Offshore-Netzanbindungen erforderlich und müssten zeitnah entwickelt werden. Die entsprechenden Szenarien sind Teil des Entwurfs des Netzentwicklungsplans Strom 2030 der Übertragungsnetzbetreiber und der Bundesnetzagentur sowie informatorisch dem Flächenentwicklungsplan des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie beigelegt, wobei auch die Herausforderungen detailliert dargelegt sind. Der ebenfalls im Koalitionsvertrag genannte Sonderbeitrag für Offshore-Wind unterliegt ebenfalls diesen Voraussetzungen. Die Branche spricht sich für eine möglichst schnelle Spezifizierung und rechtliche Festschreibung aus.

Smart & green

Offshore-Windenergie ist ein Innovationstreiber für die Energiewirtschaft, den Maschinen- und Anlagenbau und die maritime Wirtschaft. Technologische Innovationen, Sektorenkopplung und Nachhaltigkeitsmaßnahmen bei Planung, Installation, Betrieb und Wartung von Offshore-Windparks bis hin zur Nutzung innovativer Offshore-Speziialschiffe dienen unter anderem der Zielsetzung, die Auswirkungen auf Natur und Umwelt zu begrenzen.

Um die Potenziale der Offshore-Windenergie für eine emissionsarme Energieversorgung und für den Maschinen- und Anlagenbau sowie die maritime Industrie naturverträglich zu nutzen, ist es notwendig, negative Auswirkungen auf die Umwelt und die Natur bei Errichtung, Betrieb und Rückbau von Anlagen zu minimieren.

Unternehmen und Institutionen der maritimen Wirtschaft und des Maschinen- und Anlagenbaus sowie Forschungseinrichtungen profitieren von dem Ausbau der Offshore-Windenergie, wenn geeignete Maßnahmen zur Sicherung nationaler Wertschöpfung getroffen werden. Entwicklung, Bau und Einsatz von Speziialschiffen für die Offshore-Windenergie, die Entwicklung und der Einsatz von maritimen Technologien, geeignete Hafenstrukturen sowie die Bereitstellung von hochqualifiziertem nautischem und schiffsbetriebstechnischem Personal sowie Spezialkräften für Rettungseinsätze sind nur einige Felder, die für den Erfolg von Offshore-Windenergieprojekten unerlässlich sind. Die Entwicklung von innovativen Technologien wird zukünftig immer bedeutender, um bei weiterer Kostensenkung weiterhin höchste Sicher-

heitsstandards zu gewährleisten und Beeinträchtigungen der marinen Umwelt zu minimieren. Hightech-Lösungen deutscher Hersteller bieten das Potenzial, Zielkonflikte zwischen Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Umweltschutz aufzulösen und die heimische Wertschöpfung zu erhöhen.

Eine erfolgreiche, zügige und sektorenübergreifende Umsetzung der Energiewende ist nur mit dem verstärkten Einsatz von Flexibilitätsoptionen, wie zum Beispiel durch Speichertechnologien, möglich. Insbesondere die Kopplung zwischen Offshore-Windenergie und der Wasserstofftechnologie (Elektrolyse, Speicher) und weitere Energiespeicherverfahren könnten zukünftig zur Speicherung großer Energiemengen verwendet werden. Um das Potenzial der erneuerbaren Energien optimal zu nutzen und weitere Klimaschutzmaßnahmen zu forcieren, müssen somit die Sektoren Strom, Wärme und Mobilität viel enger als bisher miteinander verzahnt werden. In diesem Zusammenhang ist ein optimierter und beschleunigter Netzausbau, eine Optimierung der Nutzung der Bestandsnetze, die Entwicklung von Speichertechnologien sowie eine Anpassung der dazugehörigen regulatorischen Rahmenbedingungen erforderlich, um eine nachhaltige Energieversorgung mit einem immer weiter sinkenden Anteil fossiler und klimaschädlicher Energieträger gewährleisten zu können.

Handlungsempfehlungen

Zielsetzungen der Maritimen Agenda 2025 für den Bereich Offshore-Windenergie

In der Maritimen Agenda 2025 sind insbesondere im Handlungsfeld 5 („Mit maritimen Energien zur Energiewende beitragen“), aber auch in den Handlungsfeldern 1 („Technologieführerschaft sichern und ausbauen“) und 4 („Nachhaltigkeit des Seeverkehrs gestalten – Klima-, Umwelt- und Naturschutz stärken“) Handlungsbedarfe zum Erhalt der Wertschöpfung und Wettbewerbsfähigkeit sowie zur Erreichung der klima- und energiepolitischen Zielsetzung der Bundesregierung definiert, die von der Branche der Offshore-Windindustrie geteilt werden. In der Maritimen Agenda 2025 wird darauf verwiesen, dass die Entwicklung von innovativen, marktfähigen Produkten sowie Investitionen in den Klima-, Umwelt- und Naturschutz wichtige Wettbewerbsfaktoren, auch im internationalen Kontext, sind.

Eine Vernetzung zwischen allen relevanten Akteuren ist dabei von zentraler Bedeutung, um technologische Bedarfe und Logistikketten miteinander abzustimmen und dadurch weitere Kostensenkungen zu generieren und die Energiewende voranzutreiben. Im maritimen Sektor werden zukünftig alternative Kraftstoffe und Antriebssysteme sowie eine intelligente Sektorenkopplung immer relevanter, um die Ziele der UN-Klimakonferenz von Paris zu erreichen.

Die in der Maritimen Agenda 2025 definierten Zielsetzungen konnten in den letzten Jahren durch Projekte und eine intensive Zusammenarbeit, welche zum Beispiel im Rahmen des vom BMWi geförderten Projekts „Gemeinsam für die Maritime Wirtschaft und die Offshore-Windindustrie“ erfolgte, zum Teil bereits umgesetzt werden. Erste Bedarfe hinsichtlich maritimer Technologien für den Bereich Betrieb und Wartung sowie Kostensenkungsbedarfe im Technologie- und Logistikbereich wurden ermittelt und dokumentiert. Weiterhin wurden in Arbeitsgruppensitzungen Innovationen im Bereich Netzanbindung und Netzintegration sowie technische und regulatorische Umsetzbarkeiten diskutiert.

Die Industrie hat in den ersten beiden Ausschreibungsrunden für Offshore-Windenergie 2017 und 2018 bewiesen, dass sie Offshore-Projekte zukünftig deutlich kostengünstiger umsetzen kann und zukünftig nur noch wenig staatliche Förderung benötigen wird.

Durch die Fortschreibung des Nationalen Masterplans Maritime Technologien (NMMT) unter Beteiligung der maritimen Verbände, des VDMA und der Stiftung OFFSHORE-WIND-ENERGIE ist die Basis geschaffen worden, damit zukünftig programmübergreifende Forschungsinitiativen im Rahmen von Aktivitäten des NMMT vermehrt umgesetzt werden, um die strategische Hebelwirkung der Forschungsförderung in der Energie-, Industrie- und Technologiepolitik zu erhöhen.

Handlungsempfehlungen aus dem Forum Offshore-Windenergie

Um die in der Maritimen Agenda 2025 aufgeführten Maßnahmen und Zielsetzungen weiter umzusetzen sowie die Erfolge der intensiven Zusammenarbeit nicht zu gefährden, werden nachfolgend Handlungsempfehlungen der Branche der Offshore-Windenergie und der angelegten maritimen Wirtschaft vorgeschlagen:

- Die Branche und die Küstenländer fordern die Nutzung der heimischen Marktpotenziale, Gewährleistung einer langfristigen Planungssicherheit und Erhalt der Wertschöpfung durch Anhebung der bisherigen Ausbauziele auf mindestens 20 GW bis 2030 und mindestens 30 GW bis 2035 sowie durch die kurzfristige Spezifikation des im Koalitionsvertrags genannten Sonderbeitrags Offshore und eine Festschreibung im Gesetz.
- Vernetzungsaktivitäten von Offshore-Windindustrie und maritimer Industrie fördern und ausbauen.
- Erhalt und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit deutscher, insbesondere kleiner und mittelständischer Unternehmen (KMU), sowohl am Heimatmarkt wie auch am internationalen Markt im Bereich der Offshore-Windenergie und der angelegten maritimen Industrie.

Die Umsetzung folgender Initiativen durch die Branche und Politik könnten unterstützen:

Branche

- Es besteht erhöhter Bedarf an technologischen Lösungen zur Aufbereitung und Nutzung der im Zuge der Digitalisierung zur Verfügung stehenden Daten und Informationen. Digitalisierungsprozesse werden auch in der Offshore-Windenergie weiter voranschreiten. Gerade auch in der maritimen Logistik muss der Digitalisierungsprozess weiter ausgebaut und optimiert werden.
- Die Unternehmen müssen sich frühzeitig über den sich wandelnden Stand der Technik und Fördermöglichkeiten informieren, um innovative technische Lösungen rechtzeitig bereitzustellen.

Politik

- Es wird angeregt, die lokale Wertschöpfung in Deutschland stärker politisch zu flankieren und den Zugang und die Aktivitäten deutscher Unternehmen in Exportmärkten durch geeignete Maßnahmen zu unterstützen (zum Beispiel durch politische Unterstützung bei Auslands- und Delegationsreisen, Exportfinanzierung zum Beispiel durch die KfW, Beratungsdienstleistungen durch Branchenvertreter beim Aufbau von Offshore-Projekten).

- Um kurzfristige Auftragsrückgänge auszugleichen, sind alle arbeitsmarkt- und tarifpolitischen Maßnahmen wie etwa entsprechende Arbeitszeitregelungen, Kurzarbeit und Qualifizierung zu nutzen. Die Bundesregierung ist aufgerufen, im Dialog mit den Sozialpartnern eine Ausweitung der Kurzarbeit für die Branche zu prüfen, weil die bestehenden Regelungen aufgrund der langen Vorlaufzeiten für Offshore-Projekte nicht ausreichen.

Branche und Politik

- Mehr Transparenz zu Wertschöpfungspotenzialen, zum Beispiel durch eine umfangreiche, öffentlich zur Verfügung gestellte Marktanalyse für die Offshore-Windenergiebranche sowie für angelegte maritime Dienstleistungsbereiche. Bisher sind detaillierte Informationen und Daten zu Wertschöpfungspotenzialen im Bereich Offshore-Wind nicht in ausreichendem Maße verfügbar und zumeist nicht vergleichbar.
- Ausarbeitung und Etablierung von anspruchsvollen, verbindlichen und international geltenden technischen Vorschriften und Normen. Dadurch wird die Marktposition deutscher Hightech-Unternehmen der Offshore-Windenergie und der maritimen Wirtschaft auf einem „level playing field“ gestärkt und bietet durch die Vermeidung von Doppelauslegungen und -zertifizierungen nach internationalen und regionalen Standards auch Kostensenkungspotenziale.
- KMU können ihre Wettbewerbsposition stärken, indem sie sich auf Messen, Konferenzen und Firmenportalen präsentieren und systemisch miteinander vernetzen. Durch die Bildung von Partnerschaften kann Know-how gebündelt werden. Politische Entscheidungsträger sollten entsprechende Initiativen durch zum Beispiel ihre Teilnahme an entsprechenden Veranstaltungen unterstützen.
- Durch eine intensive strategische Vernetzung und Koordination zwischen Wirtschaft, Politik und Forschung kann die Innovationsleistung der beteiligten Branchen gesteigert und der Zugang zu Förderinstrumenten verbessert werden (siehe Maritime Agenda 2025).

Innovationen fördern, Markteinführung unterstützen und beschleunigen

Branche

- Die Chancen der Digitalisierung bei Betrieb und Wartung von Offshore-Windparks verstärkt nutzen.

Branche und Politik

- Die Möglichkeiten von Test- und Demonstrationsvorhaben zur Erprobung innovativer Anlagen- und Gründungstechnologien, Logistik- und Betriebskonzepten sowie Netz- und Speichertechnologien, zum Beispiel im Rahmen von nationalen Offshore-Testfeldern, schaffen sowie hierfür erforderliche gesetzliche Regelungen, zum Beispiel für eine entsprechende Netzanbindung, zeitnah umsetzen.

Politik

- Innovationen im Bereich der Offshore-Netzanbindung und Netzintegration unterstützen und durch geeignete Rahmenbedingungen ermöglichen.
- Unterstützung von Prototypenentwicklung und deren Vermarktung durch Landes- und Bundesbürgschaften.
- Power-to-X-Anwendungen in Verbindung mit Offshore-Windenergie im Rahmen von Reallaboren und der Experimentierklausel verstärkt fördern.
- Möglichkeiten für Reallabore zur Erprobung von Schiffbau- und Schiffsantriebslösungen mit alternativen Treibstoffen schaffen und fördern, speziell für den Offshore-Windenergiebereich.
- Strategische Hebelwirkung der Forschungsförderung in der Energie-, Industrie- und Technologiepolitik durch programmübergreifende Forschungsinitiativen erhöhen, wie in der Maritimen Agenda 2025 gefordert.

Die Offshore-Windenergie ist ein wichtiger Bestandteil des Erneuerbare-Energien-Mix in der EU. Alleine Europa verfügte Ende 2018 über 105 Offshore-Windparks in elf Ländern mit einer Gesamtleistung von 18,5 GW. Somit leistet die Offshore-Windenergie bereits heute einen hohen Beitrag zur Treibhausgasminderung und damit zu einem

erhöhten Klimaschutz. Um weitere Emissionen sowie Auswirkungen bei Installation, Betrieb und Rückbau von Offshore-Windenergieanlagen auf Natur- und Umwelt weitmöglichst zu minimieren, müssen innovative Konzepte und Technologien etabliert werden. Anspruchsvolle Umwelt- und Naturschutzanforderungen müssen dabei berücksichtigt werden.

Die Umsetzung folgender Initiativen durch die Branche und Politik könnten diese Ansätze unterstützen:

Branche

- Zusammenschlüsse zwischen Betreiber- und Dienstleistungsunternehmen im Bereich Betrieb, Wartung und Instandhaltung, um Kosten zu senken und zum Beispiel durch Verringerung des Verkehrsaufkommens auf See den Schutz der Umwelt zu erhöhen.

Branche und Politik

- Entwicklung und Förderung von marktreifen Technologien zur Speicherung und Weiterverwendung der von Offshore-Anlagen produzierten Energie, unter Einbeziehung von „green shipping“ und Sektorenkopplung, auch in Offshore-Windparks.
- Entwicklung und Förderung des Einsatzes von umweltfreundlichen Technologien, zum Beispiel innovative Gründungsstrukturen oder alternative (Schiffahrts-) Brennstoffe. Entwicklung und Förderung neuartiger maritimer Antriebskonzepte für Spezialschiffe speziell für den Offshore-Windbereich.

Politik

- Schaffung von Testmöglichkeiten für neuartige Anlagentechnologien, insbesondere für Technologien für die Sektorenkopplung sowie für automatisierte Produktions-, Betriebs- und Serviceleistungen.

Forum 4: Schiffbauindustrie



Die Positionspapiere der fünf Foren der 11. NMK wurden in Zusammenarbeit mit den Akteuren erstellt, die sich an der Vorbereitung des jeweiligen Forums beteiligt haben. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) dankt den beteiligten Ressorts und den verschiedenen Interessenvertretern, die zur Erstellung der Positionspapiere beigetragen haben. Das BMWi hat die Erstellung der Positionspapiere lediglich koordiniert; die Inhalte spiegeln nicht notwendigerweise die Haltung des Bundesministeriums oder der Bundesregierung wider.

Einleitung

Die zivile und militärische Schiffbauindustrie einschließlich der Zulieferindustrie stellt eine der tragenden Säulen der maritimen Wirtschaft dar. Deutschland profitiert dabei in besonderer Weise von herausragenden Kompetenzen einer spezialisierten, wettbewerbsfähigen und in der

Summe sehr breit aufgestellten Unternehmenslandschaft. Die Produktion von Schiffen erfordert die Zusammenarbeit einer extrem umfangreichen Wertschöpfungskette, die wohl bei keinem anderen Produkt ausgeprägter ist. Deutschland verfügt zudem über weltweit führende maritime Systemkompetenz, die die Beherrschung der hochkomplexen Produktionsprozesse und zielgenaue Integrationsleistungen ermöglicht. Bis zu 1.000 Unternehmen sind beim Bau großer Seeschiffe beteiligt. Reparatur- und Instandsetzungsbetriebe sowie zahlreiche Unternehmen im Bereich der Schiffsausrüstung stellen den reibungslosen Betrieb der fahrenden Flotte sicher. Nach Branchenuntersuchungen sind in ganz Deutschland verteilt circa 2.800 Unternehmen mit insgesamt etwa 200.000 Beschäftigten in dieser Wertschöpfungskette aktiv. Genaue Daten werden von einer aktuellen Studie im Auftrag des BMWi erwartet.

Bei vielen Wettbewerbernationen ist die herausragende strategische Bedeutung der Schiffbauindustrie tief im

politischen Handeln verankert. Die Branche eignet sich besonders gut, vielfältige Fähigkeiten zu entwickeln und zu fördern, wodurch anspruchsvolle Arbeitsplätze entstehen. Sie verleiht den Nationen Unabhängigkeit bei der Bereitstellung maritimer Infrastruktur für die Küsten- und Inselversorgung, dem Außenhandel und der Ressourcennutzung aus dem Meer. Der Schiffbau eröffnet Zugang zu Hochtechnologie und stellt mit dem Marineschiffbau eine wichtige verteidigungspolitische Komponente dar, um die freie Nutzung der Meere eigenständig oder gemeinsam mit anderen auch bewahren zu können. Es handelt sich um preissensible, globale Märkte, die auch ohne Markenbindungen und ohne Händler- oder Servicenetz bedient werden können. In der Summe bietet Wachstum im Schiffbau den Volkswirtschaften große Vorteile. Durch staatliche Maßnahmen lassen sich diese Vorteile effektiv verstärken, zumal verbindliche Handelsregeln zur Beschränkung von Markteingriffen, wie in anderen Branchen üblich, fehlen.

Das Ergebnis hat die deutsche Schiffbauindustrie deutlich zu spüren bekommen. Nach den politisch konzentrierten Schiffbauexpansionen Japans in den 70er-Jahren und Koreas in den 90er-Jahren büßten Deutschland und Europa erhebliche Produktionskapazitäten in den Schiffbauvolumenmärkten ein. Korea hat seit 2014 eine weitere Restrukturierungsrunde mit zweistelligen Milliardensummen staatlich unterstützt. „Made in China 2025“ benennt den Hightech-Schiffbau als klares staatliches Ziel, dessen Umsetzung sich im Fährschiffmarkt bereits deutlich abzeichnet. Gegen die Staatsziele Chinas, welche mit einem umfangreichen Instrumentenkasten implementiert werden, können deutsche Mittelständler nur schwer konkurrieren. Der von Bundesminister Altmaier vorgelegte Entwurf der Nationalen Industriestrategie 2030 adressiert im Kern genau diese Vorgänge. Darum sollten die spezifischen Anforderungen der maritimen Industrie dort in der weiteren Diskussion Eingang finden.

Auch im Marineschiffbau verändern aktuelle geostrategische Entwicklungen die Handlungsanforderungen der Politik erheblich. Die Bedeutung der maritimen Dimension der Sicherheits- und Verteidigungspolitik nimmt weltweit rasant zu. Gleichzeitig ist die Ausstattungssituation der Deutschen Marine noch nie so angespannt gewesen wie heute. Die leistungsstarke wehrtechnische Industrie stellt einen der wichtigsten Beiträge dar, die Deutschland zur internationalen Sicherheitsarchitektur leisten kann.¹ Das

Forum Schiffbauindustrie der 11. NMK ist aufgefordert, die Problemlagen in aller Deutlichkeit anzusprechen und Lösungsansätze vorzutragen. Es baut dabei auf die Grundlagen der Maritimen Agenda 2025 der Bundesregierung auf und entwickelt diese im Lichte aktueller Entwicklungen weiter. Von den neun Handlungsfeldern der Maritimen Agenda werden die für dieses Forum relevanten Bereiche aufgegriffen, in fünf Themenblöcken zusammengefasst und an das Motto der 11. NMK angelehnt. Dabei adressiert das Forum neben den Aspekten Global, Smart und Green zusätzlich den Fachkräftebedarf sowie die Zusammenarbeit mit dem öffentlichen Auftraggeber.

Global: Europäische Zusammenarbeit und internationale Wettbewerbsfähigkeit

Die deutsche Schiffbauindustrie muss sich unter den Bedingungen eines neuen Systemwettbewerbs und immer schnellerer Innovationsprozesse bei gleichzeitigen globalen Umweltherausforderungen behaupten. Der Schiffbaumarkt leidet unter einem besonders hohen Maß an Wettbewerbsverzerrungen und an einem Mangel an global verbindlichen Handelsregeln. Mit seiner stark expansiven Industriepolitik gelingt es insbesondere China, sukzessive ganze Wertschöpfungsketten zu erobern. Dies ist auch in der maritimen Wirtschaft zu beobachten. Wir setzen grundsätzlich auf Markt und Wettbewerb. Dafür ist ein Level-Playing-Field jedoch eine zwingende Voraussetzung.

Die Maritime Agenda 2025 der Bundesregierung versteht sich als Industriepolitik. In dem von China ausgehenden Systemwettbewerb würde sie einen Vergleich der Ziele und Instrumente aufgrund völlig anderer Voraussetzungen weder anstreben noch bestehen können. Hier kann nur durch einen gemeinsamen europäischen Rahmen eine angemessene Antwort entwickelt werden. Regeln und Standards müssen europäisch definiert und konsequent eingefordert werden. Das bedeutende Handelsvolumen des europäischen Binnenmarktes ist dabei ein gewichtiges Argument. Die über Jahrzehnte gewachsenen europäischen gesetzlichen Regelungen ermöglichen grundsätzlich ein gut aufeinander abgestimmtes politisches Handeln innerhalb der EU und ein entsprechend einheitliches internationales Auftreten. Dies kann dazu beitragen, europäische Unternehmen im internationalen Wettbewerb zu stärken. Die europäische Zusammenarbeit muss jedoch sowohl

1 Die IG Metall trägt die in diesem Papier getroffenen Aussagen zu rüstungspolitischen Themen nicht im vollen Umfang mit.

aufgrund des technischen Fortschritts, wie etwa auf den Feldern der Digitalisierung, der Effizienzsteigerung oder der Umwelttechnik, als auch aufgrund internationaler politischer Entwicklungen regelmäßig überprüft und weiterentwickelt werden.

Die vielfältigen Geschäftsbeziehungen zwischen den Industrieunternehmen in Europa sind schon heute Ausdruck einer intensiven Zusammenarbeit. Gleichzeitig sollten Initiativen, die einen Ausbau von Kooperationen zum gegenseitigen Nutzen in Europa – sowohl im zivilen wie im militärischen Schiffbau – zum Ziel haben, von der Bundesregierung unterstützt werden. Gleichzeitig muss die Vollendung des europäischen Binnenmarktes und der Abbau noch bestehender Defizite weiter angestrebt werden. Insbesondere bei der öffentlichen Beschaffung – zivil wie militärisch – bestehen weiterhin große Unterschiede in der Vergabepraxis, die teilweise zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen für deutsche Unternehmen führen. Der Rechtsrahmen für die Vergabe öffentlicher Aufträge bietet große Gestaltungsmöglichkeiten. Dies betrifft zum einen die Wahl des passenden Vergabeverfahrens. Zum anderen kommt es darauf an, dass in der Praxis diese vorhandenen Gestaltungsspielräume genutzt werden und entsprechende Vorgaben individuell in die Vergabeunterlagen für ihre jeweiligen Beschaffungen einfließen. Das gilt vor allem für die Vorgabe von qualitativen Zuschlagskriterien, die neben dem Angebotspreis zur Wertung kommen.

Auch strukturelle Unterschiede, wenn zum Beispiel kleine und mittelständische Unternehmen aus Deutschland mit staatlichen oder zumindest staatlich beeinflussten Unternehmen in anderen europäischen Ländern konkurrieren, sind zu berücksichtigen.

Wir empfehlen deshalb:

- eine engagierte, grundsätzlich technologieoffene Industriepolitik, die gute Rahmenbedingungen setzt und damit die wichtige maritime Wirtschaft in Deutschland und Europa stärkt;
- auf Basis der Maritimen Agenda 2025 der Bundesregierung die Entwicklung einer nachhaltigen Maritimen Agenda für Europa voranzutreiben;
- eine selbstbewusste europäische Handelspolitik, die die Möglichkeiten der internationalen Handelsregeln ausschöpft sowie klaren Regeln folgt. Die Gleichwertig-

keit der gegenseitigen handelspolitischen Bedingungen (Reziprozität) sollte dabei als Maßstab dienen;

- die Berücksichtigung sektorspezifischer Anforderungen bei der Gestaltung bilateraler und internationaler handelsrechtlicher Abkommen durch die EU. Dies bedeutet für die angestrebte WTO-Reform, dass sowohl Beihilferegeln als auch Anti-Dumping-Regeln so weiterentwickelt werden, dass eine effektive Anwendung in der Schiffbauindustrie ermöglicht wird;
- die Entwicklung von technologie- und praxisgerechten, anspruchsvollen Sicherheits-, IT- und Umweltstandards, die durch möglichst internationale Instrumente umgesetzt werden sollten;
- den Aufbau geeigneter IT-Plattformen, um die mit zahlreichen neuen EU-Vorhaben wie zum Beispiel „European Single Window“ einhergehenden Meldeverpflichtungen zu gewährleisten;
- einen fortgesetzten Dialog des Bundes mit der EU, den Bundesländern und der Industrie zum Thema der Bauzeitfinanzierung. Absicherungen durch staatliche Bürgschaften und Garantien sind heute Standard im globalen Schiffbaumarkt. Die wettbewerbsfähige Ausgestaltung der staatlichen Instrumente kann deshalb oftmals ausschlaggebend für Kaufentscheidungen sein. Bund und Länder müssen die vorhandenen Programme offen und flexibel halten, um auf neue Herausforderungen reagieren zu können. Bürgschaften und Garantien sind zudem wichtige Instrumente zur Sicherung von Arbeitsplätzen und Wertschöpfung.

Kernaussage: Stärkere europäische Zusammenarbeit als Antwort auf globale Herausforderungen.

Smart: Technologieführerschaft sichern

Deutschland ist mehr denn je das Land der maritimen Innovationen: Mit Hightech-Produkten werden die Technologieführerschaft im harten Wettbewerb verteidigt und anspruchsvolle Kunden überzeugt. Die kontinuierliche Verbesserung der Prozesse und Produktionsmethoden sichert dabei die Wettbewerbsfähigkeit.

Den Stand der Technik kontinuierlich weiterzuentwickeln und sich laufend auf technischem Neuland zu bewegen, bedeutet allerdings ein hohes betriebswirtschaftliches Risiko. Verlässliche Förderinstrumente sind daher unerlässlich. Die Innovationsoffensive in der maritimen Industrie macht Fortschritte. Das maritime Forschungsprogramm im BMWi wurde im laufenden Haushaltsjahr signifikant aufgestockt. Die Umstellung der Ko-Finanzierung bei der Innovationsförderung im Schiffbau von einem Bund-Länder-Verhältnis von 1:1 auf 2:1 geht in die richtige Richtung. Der Aufbau des Deutschen Maritimen Zentrums ist in die Wege geleitet.

Allerdings müssen diesen ersten Schritten weitere folgen, damit neue Märkte erschlossen, die Entwicklungen im Bereich der Digitalisierung konsequent vorangetrieben und Emissionen der maritimen Wirtschaft gesenkt werden können. Dies ist auch deshalb notwendig, weil einige Wettbewerber von staatlichen F&E-Förderprogrammen in anderen Größenordnungen profitieren, um selbst zu maritimen Hightech-Herstellern zu avancieren.

Wir empfehlen deshalb:

- Einführung einer steuerlichen Forschungsförderung, die allen Unternehmen offensteht;
- die Fortsetzung des konzertierten Auf- und Ausbaus des Deutschen Maritimen Zentrums, einhergehend mit einer deutlicheren Profilierung und Ergebnisorientierung;
- Die Innovationsförderung für die Werften muss verstetigt und bedarfsgerecht dotiert werden. Die Möglichkeiten der Verwaltungsvereinfachung und besseren Planbarkeit sollten ausgeschöpft werden. Dies beinhaltet auch die Prüfung einer vollständigen Umstellung auf ein reines Bundesprogramm;
- die Prüfung, ob ein Förderprogramm für Prozessinnovationen in der Zulieferindustrie eingerichtet werden sollte;
- eine Erhöhung der Investitionsmittel für die Modernisierung der technischen Ausstattung maritimer Forschungseinrichtungen;
- eine stärkere inhaltliche Verzahnung der Förderinstrumente, um maritime Forschungsthemen ressortübergreifend fördern zu können;

- Stärkung der ressortübergreifenden Kooperation zwischen angewandter Forschung und Grundlagenforschung (Ausbau der Zusammenarbeit zwischen BMWi und BMBF) im maritimen Sektor;
- die Planung und Schaffung maritimer Reallabore, insbesondere für die weiter digitalisierte, autonome, emissionsfreie und defossilisierte Schiffstechnik und Schifffahrt.

Kernaussage: Innovationsoffensive weiter konsequent verfolgen und ausbauen.

Green: Nachhaltige maritime Technologie

Die Energie- und Rohstoffversorgung und der globale Gütertausch für eine wachsende Weltbevölkerung erfordern effiziente, sichere und saubere Schiffe und Offshore-Anlagen. Dabei sind Schiffs- und Anlagensicherheit sowie der Schutz der Meeresumwelt, der Luft und des Klimas deutlich stärker als bislang zu gewährleisten. Die Weltgemeinschaft hat mit dem Klimaabkommen von Paris den Kurs auf eine CO₂-neutrale Welt gesetzt. Auch die maritime Wirtschaft bekennt sich zu diesen Klimazielen. International hat die IMO mit Verabschiedung einer Auftaktstrategie zur Reduktion der von Schiffen verursachten Treibhausgasemissionen und der Benennung von Zielen erste Weichen gestellt. Die Festlegung von konkreten Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele steht aber noch aus.

Die Berücksichtigung der Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft ist dabei geboten. Dies gelingt, indem zum einen die technologische Fortentwicklung durch gesetzliche Anforderungen gefördert wird, zum anderen müssen Anreize geschaffen werden, die die Entwicklung und Implementierung neuer Technologien zur Erreichung der genannten Ziele unterstützen.

Die maritime Wirtschaft in Deutschland muss sich dabei so aufstellen, dass sie – ohne auf verbindliche Vorgaben durch die IMO zu warten – bereits heute Vorstellungen und Lösungen entwickelt, wie der Schutz der Meeresumwelt und der Wandel hin zu einer CO₂-neutralen Schifffahrt im Einklang mit den Klimazielen des Abkommens von Paris gelingen kann. Den Weg der „maritimen Energiewende“ aktiv zu beschreiten, sichert gleichzeitig auch den Wettbewerbsvorteil für die deutsche maritime Wirtschaft.

Da insbesondere in der Hochseeschifffahrt Energieträger mit einer hohen Energiedichte benötigt werden, zeichnen sich synthetische Kraftstoffe, die mittels erneuerbar erzeugtem Strom hergestellt und deshalb auch eFuels genannt werden, als ein vielversprechender Lösungsweg für die maritime Energiewende ab. Zudem haben diese Kraftstoffe das Potenzial zu einer deutlichen Schadstoffreduktion und leisten damit zusätzlich einen Beitrag zum Schutz der Menschen an Küsten und Wasserstraßen und der Meeresumwelt. Dies hat die Bundesregierung bereits erkannt und fördert unter dem Schwerpunkt „Maritime.Green propulsion“ ab 2019 verstärkt Projekte, die signifikante Beiträge zur maritimen Energiewende leisten. Das Fernziel Null-Emissionsschiff ist dabei gesetzt.

Internationale schiffstechnische Vorschriften sichern zwar die Wettbewerbsfähigkeit der Branche und sind deshalb regionalen und nationalen Regelungen vorzuziehen, aber auch durch nationale Anreize ist es möglich, mehr für den Umwelt- und Klimaschutz zu tun, als die internationalen Vorschriften es erfordern.

Die öffentliche Hand sollte als gutes Vorbild vorangehen. Sie betreibt rund 1.000 Wasserfahrzeuge mit eigenem Antrieb, die mit nachhaltigen Technologien ausgestattet werden könnten, wenn es mit dem wirtschaftlichen Umgang von Steuergeldern und dem bestimmungsgemäßen Gebrauch des Behördenschiffes vereinbar ist.

Wir empfehlen deshalb:

- anspruchsvolle, gemeinsam mit der Industrie entwickelte gesetzliche Schiffssicherheits-, Klima- und Umweltschutzanforderungen, die international einheitlich durchgesetzt werden, nicht nur für neue Schiffe, sondern auch in der fahrenden Flotte;
- eine Überwachung von Sicherheits- und Umweltstandards und Ahndung von Verstößen in der Schifffahrt;
- eine proaktive Unterstützung der maritimen Wirtschaft bei der Implementierung neuer Anforderungen und Technologien;
- eine technologieoffene Diskussion darüber, wie die Klimaschutzziele in der Schifffahrt erreicht werden können;
- Unterstützung der Einführung neuer Kraftstoffe und Antriebssysteme durch die Bundesregierung, die einen Beitrag zur Minderung von Schadstoff- und Treibhausgasemissionen leisten;
- die Koordinierung von Innovationstätigkeit und der Entwicklung technischer Vorschriften und Normen;
- die Einführung einer Förderung bei freiwilliger Übererfüllung gesetzlicher Grenzwerte in Form einer Investitionsförderung nach den Regeln der AGVO 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;
- unter Nutzung des Förderinstruments der Reallabore emissionsfreie und defossilisierte Schiffe und maritime Anlagen zu realisieren und im Normalbetrieb zu testen.

Kernaussage: Durch Einsatz sauberer Technik die nachhaltige Nutzung der Meere ermöglichen.

Serving People: Zusammenarbeit von Industrie und öffentlichen Auftraggebern

Die deutsche Schiffbauindustrie ist im Beschaffungsbereich – bei Neubau, Wartung und Instandsetzung sowie im Rahmen der Komponentenbeschaffung und weiterer Dienstleistungen – wichtiger Partner des öffentlichen Auftraggebers. Die öffentlichen Auftraggeber, zivil wie militärisch, stellen für viele Unternehmen der deutschen maritimen Industrie eine entscheidende Kundengruppe dar und sorgen für hohe Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte.

Gleichzeitig dienen realisierte Projekte des öffentlichen Auftraggebers als unerlässliche Referenzprodukte, um auch international neue kommerzielle und öffentliche Kunden zu gewinnen.

Wir empfehlen deshalb für eine moderne Flotte der öffentlichen Auftraggeber:

- effiziente und nach Risikosphären ausgewogene sowie auf den deutschen Mittelstand ausgerichtete Beschaffungsverfahren;
- die Wahl passgenauer, vergaberechtlich möglicher Vergabeverfahren und -kriterien, um als Auftraggeber Entscheidungsspielräume für die beste technologische und volkswirtschaftliche Lösung zu haben; je innovativer ein Projekt, desto weniger passt beispielsweise das offene Ausschreibungsverfahren;
- die grundsätzliche Einbeziehung qualitativer, innovativer, sozialer und umweltbezogener Aspekte bei der Beschaffung von Behördenfahrzeugen;
- die verlässliche Durchführung von Vergabeverfahren; kurzfristige Änderungen bei der Gewichtung von Zuschlagskriterien vor Zuschlagserteilung und technische Standardabsenkungen nach Zuschlagserteilung sind grundsätzlich auszuschließen, um durchgehend fairen Wettbewerb zu gewährleisten;
- die vorrangige Berücksichtigung des „Funktionalitäts“-Grundsatzes in den Leistungsbeschreibungen öffentlicher Ausschreibungen, um ein Höchstmaß an Innovationen und Praxistauglichkeit zu erreichen;
- die Umsetzung innovativer Technologien in Beschaffungsvorhaben, um diese als Referenzprodukte zu nutzen und Vorbildfunktion hinsichtlich Schiffssicherheit, Umweltschutz oder Bedienfreundlichkeit auszuüben;
- die Ausrichtung der Ausschreibungs- und Vergabepaxis an nationalen strategischen Interessen, um die vorhandenen technologischen und industriellen Fähigkeiten zu sichern;
- die regelmäßige Bereitstellung von Informationen über die mittel- und langfristigen Beschaffungs- und Erhaltungsplanungen für die bundeseigenen Flotten an die heimische Industrie;
- den kontinuierlichen vorwettbewerblichen Dialog zwischen Auftraggebern und Industrie über technische Entwicklungen und Anforderungen, den Stand der Technik sowie allgemeine rechtliche, technische und finanzielle Rahmenbedingungen zwischen den Beteiligten;
- die realistische Budgetierung öffentlicher Beschaffungsvorhaben durch Informationsaustausch und Wissensvermittlung zwischen Auftraggebern und Industrie im vorwettbewerblichen Dialog;
- eine Vereinheitlichung der Beschaffungs- und Ausschreibungsverfahren der einzelnen öffentlichen Auftraggeber nach Best-Practice-Erfahrungen, soweit dies sinnvoll ist;
- die Schaffung einer geeigneten Koordinations- und Clearing-Einrichtung, um die zeitnahe Entwicklung und Abstimmung von Projektideen bis hin zur Genehmigungsreife zu begleiten und zu beschleunigen. Das Deutsche Maritime Zentrum bietet hierfür die geeignete Plattform.

Marineschiffbauindustrie

Neben Handel, Transport und Verteidigung ist eine Vielzahl weiterer industrieller Wertschöpfungsketten mittelbar oder unmittelbar von Fragen der maritimen Sicherheit betroffen. So gehören der Schutz kritischer maritimer Infrastrukturen wie Häfen und Hafenansteuerungen, See- und Binnenverkehrswege, Offshore-Förder- und Transporteinrichtungen, Offshore-Energieerzeugung oder der maritimen – lebenden wie mineralischen – Rohstoffe zum Anwendungsspektrum maritimer Sicherheitstechnologien.

Die grundsätzlich stärkere Berücksichtigung von Innovationen bei öffentlichen Beschaffungen und gezielte Projektförderung haben wesentliche Bedeutung für die maritime Industrie. Nationale Referenzprojekte und Demonstratoren sind hierfür unabdingbar. Die Beschaffung innovativer Technologien entfaltet vielfache Signalwirkung in den internationalen Märkten. Diese Chance muss häufiger und konsequenter ergriffen werden bei gleichzeitiger Vermeidung zu komplexer Ausschreibungsverfahren. Eine Verknüpfung geeigneter F&E-Förderinstrumente, Innovationsprogramme und Sonderbeschaffungen von Demonstrationssystemen bietet hier bei geeigneter Kombination verschiedener Instrumente vielfältige Möglichkeiten, die Situation nachhaltig zu verbessern.

Die deutsche Marineschiffbauindustrie liefert innovative und wettbewerbsfähige Lösungen sowohl für die Deutsche Marine als auch für internationale Kunden, die besonderen Wert auf hohe Qualität und Systemkompetenz legen. Als spezialisierte Systemhäuser integrieren die Schiffbau-

unternehmen Produkte und Dienstleistungen der mittelständisch geprägten heimischen Zulieferindustrie. Die Innovations- und Produktionsfähigkeiten der deutschen Marineschiffbauindustrie sind für die Bundesrepublik Deutschland von essentieller strategischer Bedeutung.

Große industrielle Bau- und Reparaturkapazitäten in wichtigen europäischen Wettbewerbsländern befinden sich unter maßgeblichem staatlichem Einfluss. Dies erweist sich für die ausschließlich privatwirtschaftlich organisierte deutsche Marineschiffbauindustrie immer wieder als erheblicher Wettbewerbsnachteil.

Nur mit gleichen Rahmenbedingungen für alle Wirtschaftsteilnehmer in Europa kann nachhaltig eine Marineschiffbauindustrie geschaffen werden, in der sich die innovativsten und wettbewerbsfähigsten unternehmerischen Kräfte durchsetzen. Unter diesen Voraussetzungen kann die deutsche Marineschiffbauindustrie einen wesentlichen technologischen Beitrag zur Stärkung der heimischen industriellen Fähigkeiten und somit auch zur Sicherheitsarchitektur in und außerhalb Europas leisten. Dadurch ist Deutschland mit seiner Industrie in der Lage, auch künftig die Führungsrolle bei internationalen industriellen Kooperationsvorhaben als Lead-Nation zu übernehmen.

Um militärische Fähigkeiten im Rahmen von NATO oder EU abbilden zu können, werden Kooperationsvorhaben zunehmend wichtiger. Wesentlich scheint in diesem Zusammenhang, dass echte Rüstungskoperationen nur mit einheitlichen Spezifikationen für die Nutzer-Nationen, gegebenenfalls unter Leitung einer Führungsnation und in Verantwortung eines ausführenden Industrie-Konsortiums, erfolgreich sein werden. Eine Vertiefung der europäischen Zusammenarbeit wird durch das Fehlen einheitlicher europäischer Standards und Genehmigungsprozesse entscheidend behindert.

Wir empfehlen deshalb:

- die umgehende Verankerung des Marine-Überwasserschiffbaus in der Liste verteidigungsindustrieller Schlüsseltechnologien, wie im Koalitionsvertrag festgelegt;
- die Unterstützung industrieller Kooperationsvorhaben unter Führung der deutschen Marineschiffbauindustrie;
- die Sicherung und Stärkung nationaler Kompetenzen und deutlicher Wertschöpfungsanteile der deutschen Schiffbauindustrie in europäischen und internationalen Beschaffungskoperationen durch deutschen „Lead“;
- die Sicherstellung deutscher industrieller Neubau- und Instandsetzungskompetenz unter maßgeblicher Einbeziehung der inländischen Zulieferindustrie durch verlässliche langfristige strategische Beschaffungsplanung des öffentlichen Auftraggebers; realisierte Beschaffungsvorhaben sind unerlässliche Exportpräferenzen der Industrie;
- eine praxisgerechte, lösungsorientierte Modernisierung und Anpassung der Beschaffungsprozesse für Neubeschaffung und Instandsetzung der vorhandenen Flotte;
- die Bereitstellung angemessener Beschaffungs- und Forschungsmittel unter besonderer Beachtung nationaler Systemfähigkeiten, Schlüsseltechnologien und strategischer Versorgungssicherheit;
- eine verlässliche, kontinuierliche Exportflankierung unter Berücksichtigung strategischer sicherheits- und beschaffungspolitischer Voraussetzungen, um die Beteiligungschancen der deutschen Marineschiffbauindustrie bei ausländischen Beschaffungsvorhaben zu erhöhen;
- die politische Unterstützung der privatwirtschaftlichen Unternehmen der deutschen Marineschiffbauindustrie hinsichtlich des Zugangs zu europäischen Fördermitteln, der politischen Exportflankierung oder der bedarfsgerechten Verfügbarkeit von Ausbildungsunterstützung für internationale Auftraggeber;
- die Harmonisierung der Exportkontrollpolitiken auf Grundlage des gemeinsamen Standpunktes der EU aus 2008 hin zu einer einheitlichen EU-Rüstungsexportkontrollpolitik mit gleicher praktischer Umsetzung in allen Mitgliedstaaten (bis zu deren Umsetzung: die Gewährleistung einer verlässlichen nationalen Rüstungsexportpolitik);
- die Begleitung bei der Erstellung einheitlicher hoher Standards, um Kooperationen auf Industrie- und Regierungsseite zwischen den Nationen zu erleichtern und somit eine effizientere Beschaffung und Nutzung zu erreichen.

Kernaussage: Schulterchluss von Industrie und öffentlichen Auftraggebern für Sicherheit, Wertschöpfung und Beschäftigung.

Together: Fachkräfte als Schlüssel zum Erfolg

Die mittelständisch geprägte Industrie weiß, nur mit einer exzellent ausgebildeten, kreativen und hoch motivierten Mannschaft kann sie ihre Zukunft erfolgreich gestalten. Die maritime Industrie investiert in erheblichem Umfang in den Unternehmen in die betriebliche Ausbildung im gewerblichen Bereich und in dualen Studiengängen. Um den Fachkräftebedarf auch in Zukunft zu sichern, sind weitere Anstrengungen von Unternehmen und Landesregierungen nötig. Der Staat muss sowohl für leistungsfähige Berufs- wie Hochschulen sorgen, die eine Ausbildung von qualifizierten Fachkräften für die maritime Wirtschaft sichern. Mit Hilfe einer gemeinsam entwickelten maritimen Bildungsoffensive, die wie das Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt maßgeblich von den Sozialpartnern getragen wird, kann zusätzliche Dynamik für die maritime Ausbildung entstehen. In einem ersten Schritt sollten die Ausbildungssituation in den Betrieben sowie die Bildungs- und Hochschullandschaft länderübergreifend für die maritime Branche analysiert und daraus gemeinsame Handlungsempfehlungen hergeleitet werden. Auch die geplante Branchenanalyse der Wertschöpfungsketten kann wichtige Erkenntnisse zur Fachkräftesituation liefern, die von den Sozialpartnern und Regierungsvertretern in einem solchen Bündnis gemeinsam bewertet werden sollten. Im Rahmen von Pilotprojekten zur überbetrieblichen Ausbildung im Verbund zwischen Werften und strategisch wichtigen maritimen Zulieferern könnten modifizierte Ausbildungsinhalte entwickelt werden.

Die zunehmende Komplexität der Aufgaben und die Digitalisierung in der maritimen Wirtschaft stellen immer neue Anforderungen an das maritime Fachpersonal und damit auch an Ausbildung, Studium und Weiterbildung. Mit dem Qualifizierungschancengesetz zur Weiter- und Neuqualifizierung der Beschäftigten hat die Bundesregierung eine Grundlage geschaffen, die es auch für die Maritime Wirtschaft verstärkt zu nutzen gilt. Auch die Weiterbildung

sollte Teil der maritimen Bildungsoffensive sein. Die Sicherung qualifizierter Fachkräfte – gerade auch in der mittelständisch geprägten Zulieferkette – bleibt eine wesentliche Herausforderung und die entscheidende Zukunftsaufgabe, um die maritime Wirtschaft am Standort Deutschland zu sichern.

Wir empfehlen deshalb:

- Sicherung, Ausbau und optimale Ausstattung von Ausbildungskapazitäten und -qualität in den Unternehmen und an Hoch- und Berufsschulen und für das Duale Studium;
- Pilotprojekte zur überbetrieblichen Ausbildung im Verbund zwischen Werften und strategisch wichtigen maritimen Zulieferern;
- Ausbau der praxisorientierten, betrieblichen Weiterbildung unter Nutzung des Förderangebots des Qualifizierungschancengesetzes;
- Start einer gemeinsamen, maritimen Bildungsoffensive von Wirtschaft, Gewerkschaften und Politik (Koordination durch das Deutsche Maritime Zentrum): Analyse und Weiterentwicklung der Ausbildungs- und Hochschulsituation sowie von Weiterbildungsbedarfen in den Unternehmen.

Kernaussage: Mit hochqualifizierten maritimen Fachkräften den zukünftigen Herausforderungen gewachsen sein.

Forum 5: Häfen



Die Positionspapiere der fünf Foren der 11. NMK wurden in Zusammenarbeit mit den Akteuren erstellt, die sich an der Vorbereitung des jeweiligen Forums beteiligt haben. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) dankt den beteiligten Ressorts und den verschiedenen Interessenvertretern, die zur Erstellung der Positionspapiere beigetragen haben. Das BMWi hat die Erstellung der Positionspapiere lediglich koordiniert; die Inhalte spiegeln nicht notwendigerweise die Haltung des Bundesministeriums oder der Bundesregierung wider.

Ausgangslage

Die Maßnahmen des in der Maritimen Agenda der Bundesregierung aufgeführten Nationalen Hafenkonzpts für die See- und Binnenhäfen 2015 sowie des Bundesverkehrswegeplans werden weiterhin umgesetzt.

global

Ohne die Leistungen der maritimen Logistik, die den umweltfreundlichen, zuverlässigen und kostengünstigen Waren- und Personentransport zwischen den Ländern und Kontinenten ermöglicht, gäbe es keine Globalisierung, wie wir sie heute kennen. Die Weltwirtschaft hätte niemals das heutige Verflechtungsniveau erreicht und Deutschland wäre nicht Exportweltmeister. Deutschland lebt von der Globalisierung. Unser Wohlstand, unser Leben fußt auf der internationalen Verflechtung. Einer Einschätzung des Ifo-Instituts zufolge hängen in Deutschland circa 12 Millionen Arbeitsplätze von der Globalisierung ab.² Die internationale Arbeitsteilung ist wirtschaftlich sinnvoll und verbindet die Menschen. Sie birgt aber auch Herausforderungen.

Seehäfen sind systemrelevant. Annähernd jeder vierte Arbeitsplatz in Deutschland hängt von Exporten ab. Deutsche Seehäfen wickeln zwei Drittel des seewärtigen deutschen und einen erheblichen Anteil des europäischen Außenhandels ab. Importeure und Exporteure, etwa in Baden-Württemberg, Bayern und in den Nachbarstaaten wie der Schweiz, Liechtenstein, Österreich, Ungarn und der Ukraine, nutzen deutsche Häfen für ihren Handel. Die europäische Wirtschaft ist auf gut funktionierende Seehäfen und optimale Binnenlandverbindungen angewiesen.

Die deutsche Hafenwirtschaft zeigt eine hohe Investitions- und Innovationsbereitschaft. Sie investierte allein im vergangenen Jahr hunderte Millionen Euro in die Hafenlogistik, Nachhaltigkeitsprojekte und digitale Angebote. Mit Zukäufen und Beteiligungen im In- und Ausland sowie hochinnovativen Forschungsprojekten rüsten sich deutsche Hafenunternehmen für die Zukunft. Bund und Länder wollen die Innovationskraft und die wettbewerbliche Situation der deutschen Häfen weiter stärken und optimale Rahmenbedingungen für den Erfolg der maritimen Logistik am Standort Deutschland schaffen.

Die deutschen Seehäfen beziehungsweise die deutschen Seehafenbetriebe stehen zugleich untereinander, aber auch europäisch und international in einem starken Wettbewerb. Sie behaupten sich sehr gut, wenn er fair ist. Ein gesunder Wettbewerb trägt zur Effizienz, Leistungsfähigkeit und Innovation bei; davon profitiert die deutsche Wirtschaft.

Einige der weltgrößten global agierenden Umschlagunternehmen sind zum Beispiel in Dubai, China, Hongkong und Singapur ansässig. Dort gelten nicht dieselben Regeln wie in Europa. Investitionen ausländischer Wettbewerber eröffnen der deutschen Wirtschaft auf der einen Seite zusätzliche Möglichkeiten, um den Warenaustausch mit Deutschlands Handelspartnern zu stärken sowie neue Produktions- und Absatzmärkte schneller zu erschließen. Die deutschen Seehäfen sind schon heute wichtige Umschlagplätze für Waren und Güter von und nach China. Als internationale Handelsstandorte und Logistikkreuzpunkte können die deutschen Häfen von diesen Entwicklungen profitieren und Handel und Kooperation sowohl mit der

Volksrepublik China als auch mit den Anrainerstaaten der Belt Road Initiative (BRI) ausbauen.

Auf der anderen Seite müssen mit Blick auf das Interesse chinesischer Investoren an Hafenflächen sowie Container- und LNG-Terminal-Beteiligungen die Chancen und Risiken diskutiert werden. Es müssen Rahmenbedingungen geklärt werden, unter denen Investitionen stattfinden können. Darüber hinaus müssen auch den europäischen Firmen gleiche Chancen in China gewährt werden, wie sie chinesische Firmen in Europa genießen. Dies beinhaltet die Offenheit für das Engagement ausländischer Unternehmen unter gleichen Wettbewerbsbedingungen, einschließlich des gleichberechtigten Zugangs zu Finanzierung und der Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien. Erforderlich sind Transparenz und gleiche Chancen für die Teilnahme an Ausschreibungen in Deutschland, in China und entlang der „Neuen Seidenstraße“.

Mit der BRI strebt China unter anderem den Aufbau eines interkontinentalen Infrastruktur-Netzwerks und den Ausbau der Schifffahrts- und Handelswege zwischen Asien und Europa an. Die Routen verlaufen dabei durch den Südpazifik zu den Mittelmeerhäfen von Griechenland, Italien und Portugal. Welchen Einfluss die chinesische außen- und wirtschaftspolitische Initiative auf die Warenströme nach Europa hat, zeigt sich am Beispiel des Hafens Piräus. Für 280,5 Millionen Euro kaufte COSCO 51 Prozent an der bis dahin staatlichen Hafengesellschaft PPA. Der Warenumschlag in Piräus hat sich seit dem Einstieg des chinesischen Unternehmens mehr als verdreifacht. Bis 2019 will man die fünf Millionen erreichen und damit zum größten Hafen am Mittelmeer aufsteigen. Österreich bezieht seine Importware bisher größtenteils über die Nordhäfen, könnte in Zukunft aber von der neuen Route profitieren.

Nach einer langen Phase schwachen Wachstums expandiert die Weltwirtschaft jetzt um rund vier Prozent, womit sie endlich wieder die durchschnittlichen Wachstumsraten der letzten Jahrzehnte erreicht.³ Trotz dieser erfreulichen Nachrichten sind die weltweiten Aussichten von großen Risiken überschattet. An vorderster Stelle geht es um die Gefahr einer Eskalation der Handelsspannungen. Viele Reeder, Hafen- und Terminalbetreiber befürchten, dass ein

eskalierender Handelsstreit zwischen den USA und China sowie zwischen den USA und Europa die weltweite Arbeitsteilung und die damit verbundenen Warenströme nachhaltig beeinträchtigen könnte. Dies hätte einen unmittelbaren negativen Einfluss auf den Güterumschlag in den Häfen. Die deutsche Hafenwirtschaft setzt auf verlässliche Regeln für den internationalen Handel und fairen globalen Wettbewerb.

Der Brexit und die politische Unsicherheit in einigen europäischen Ländern könnten Expansionen im Euroraum verhindern. Großbritannien ist ein Schwergewicht für den europäischen und den deutschen Handel. Die Wettbewerbsfähigkeit von Produkten und Dienstleistungen aus Deutschland sowie der EU in Großbritannien würde sich bei einem „harten Brexit“ verringern, was sich wiederum direkt in der jeweiligen Handelsbilanz niederschlagen würde. Nach Schätzungen könnten die deutschen Exportüberschüsse in diesem Extremszenario um bis zu 17 Milliarden Euro jährlich zurückgehen.⁴ Mittel- und langfristig könnte unterschiedliches Wettbewerbs- oder Umweltrecht zwischen Großbritannien und kontinentaleuropäischen Standorten entstehen, das zu Veränderungen der Wettbewerbssituation, etwa bei der Standortwahl von Unternehmen und deren Niederlassungen, führen kann.

Bei der Einfuhr von Gütern nach Deutschland verursacht das in Deutschland angewandte Verfahren zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer und der Gewährung des damit zusammenhängenden Vorsteuerabzugs eine Bindung von Liquidität und damit erhöhte Kosten für Importeure, die in den EU-Nachbarstaaten nicht anfallen, die eine unmittelbare Verrechnung von Einfuhrumsatzsteuer und Vorsteuer daraus zulassen. Importeure nutzen daher verstärkt Seehäfen und Flughäfen in EU-Nachbarstaaten. Das Steuererhebungsverfahren kann zur Verlagerung von Arbeitsplätzen und damit verbundenen Steuereinnahmen ins Ausland und zu steueroptimierten statt verkehrseffizienten Güterströmen führen.

Die deutschen Häfen können sich sehr gut im Wettbewerb behaupten, weil sie unter anderem über gute seewärtige Zufahrten, Binnenwasserstraßen und Hinterlandanbindungen verfügen. Trotzdem gibt es Erschwernisse aufgrund

der hohen Belastung der Infrastrukturen. Damit die See- und Binnenhäfen ihre herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung auch zukünftig erfüllen und weiter ausbauen können, sind die Engpässe bei den seewärtigen Zufahrten, Binnenwasserstraßen und der landseitigen Anbindung deutscher Häfen vordringlich zu beseitigen. Zentrale Aufgaben sind die Investitions- und Finanzierungspolitik im Verkehrssektor sowie die Förderung von moderner und nachhaltiger Mobilität bei allen Verkehrsträgern. Der Mangel an Planungskapazitäten für die Verkehrsinfrastrukturen ist eine weitere Herausforderung.

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) wurde am 3. August 2016 vom Bundeskabinett beschlossen und gilt für den Planungshorizont von 2016 bis 2030. Er umfasst sowohl anfallende Erhaltungs- beziehungsweise Ersatzinvestitionen als auch Aus- und Neubauprojekte auf den Verkehrsnetzen der Straße, Schiene und Wasserstraße in der Zuständigkeit des Bundes. Im Fokus des BVWP 2030 steht der Erhalt des Bestandsnetzes. Beim Aus- und Neubau liegt der Schwerpunkt bei der Engpassbeseitigung in hoch belasteten Korridoren und Knoten. Gemäß Koalitionsvertrag wird der Bund Infrastrukturprojekte, die dem internationalen Handel besonders dienlich sind, vorbehaltlich zur Verfügung stehender Haushaltsmittel und entsprechend ihrer herausgehobenen gesamtwirtschaftlichen Bedeutung vorantreiben.

smart

Deutsche Seehäfen sind Marktführer beim Einsatz von Informationstechnologie und Automatisierung. Die Hafenwirtschaft hat frühzeitig die Digitalisierung vorangetrieben. Schon die massenhafte Abfertigung von Containern seit den 1970er-Jahren wäre ohne den Einsatz von elektronischer Datenverarbeitung kaum möglich gewesen. Heute verknüpfen IT-Systeme Datensätze zu Gerätezustand, zu Ladungsarten und Mengen, zu Terminen und Verkehrsträgern, um automatisiert Ladungsbewegungen auf den Terminals und in den Häfen in wirtschaftlich und ökologisch intelligenter Weise in den Gesamtbetrieb automatisierter Anlagen und Lieferketten einzufügen. Dies wird nicht nur bei Containern, sondern zum Beispiel auch bei Kohle oder Automobilen realisiert. Mit der Nutzung neuer digitaler Möglichkeiten

4 Manager Magazin 14.02.2017. <http://www.manager-magazin.de/politik/artikel/brexit-so-sehr-wird-der-brexit-die-deutschen-exporterschmaelern-a-1134528.html>.

lassen sich beim Austausch der Güter zwischen Binnen- und Seeverkehrsträgern enorme Einsparpotenziale realisieren und neue Geschäftsmodelle erschließen. Die Digitalisierung kann Häfen, Schifffahrt und Verwaltung dabei helfen, Kosten zu senken und Prozesse noch effizienter zu gestalten. Neue Geschäftsmodelle, die auf der Verwendung und Analyse von Daten beruhen, können sich entwickeln.

Viele Beobachter vermuten, dass sich die Ladungsströme durch das Aufkommen des 3-D-Drucks verändern werden.⁵ Durch die Möglichkeit, Bauteile im industriellen Aufschichtungsverfahren theoretisch an jedem Ort der Welt herstellen zu können, wird erwartet, dass der Transport von Rohstoffen – etwa von Erzen oder Metallpulvern – weltweit steigen, der Transport von Fertigprodukten aber zurückgehen wird. Dann könnten deutlich mehr Massengutfrachter fahren und weniger Containerschiffe. Ob dies die sinkenden Transportvolumina bei Massenprodukten wirtschaftlich ausgleichen kann, ist fraglich, betrachtet man die im Vergleich zu konventionellen Verfahren höhere Materialeffizienz des 3-D-Drucks und die damit geringeren Materialmengen. Transportvolumina und Logistikabläufe sowie globale Warenströme und Außenhandelsketten können sich bei zunehmendem Einsatz des 3-D-Drucks verschieben.

Wenn in Zukunft statt physischer Waren vermehrt digitale Dateien versendet werden, um Produkte im 3-D-Druck-Verfahren vor Ort zu fertigen, wird sich der Transport fertiger Massenprodukte aus großen Entfernungen verringern. Das betrifft insbesondere die Handelsrouten Asien–Europa. Zudem könnten weniger Zuliefer- und Einzelteile transportiert werden, da beim 3-D-Druck Objekte aus einem Stück gefertigt und nicht aus einzelnen Bauteilen zusammengesetzt werden.

green

Damit die Bundesregierung ihre Klimaziele erreichen kann, sind weitreichende Aktivitäten im Klima- und Umweltschutz notwendig. Ein substantieller Beitrag der Schifffahrt zur Erreichung der Klimaziele kann durch den Einsatz von kohlenstofffreien Treibstoffen erfolgen. Der Abbau von Umweltbelastungen aus dem Hafenbetrieb konzentriert

sich besonders auf die Seeschiffe. Einen Schwerpunkt bildet dabei die Reduzierung von Emissionen aus dem Betrieb von Haupt- und Hilfsmaschinen bei den Manövern und während der Hafenliegezeit.

Die beschlossenen Grenzwerte der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) gemäß Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens müssen von der Handelsschifffahrt eingehalten werden. Diese sehen unter anderem für die Nord- und Ostsee Schwefelemissions-Überwachungsgebiete (SECA) vor, in denen ein Grenzwert von 0,1 Prozent für den Schwefelgehalt in Schiffskraftstoffen gesetzt ist. Zusätzlich wurden auf Antrag der Anrainerstaaten beide Meere als Überwachungsgebiete von NO_x-Emissionen (sogenannte NECA) ausgewiesen.

Es ist davon auszugehen, dass die Grenzwerte für umweltschädliche Emissionen zukünftig weiter verschärft werden. Die Bundesregierung wird sich dafür einsetzen, dass auch der Mittelmeerraum entsprechend einbezogen wird, da sonst Mittelmeerhäfen, die in direkter Konkurrenz zu nordeuropäischen Standorten stehen, im Wettbewerb bevorteilt sind.

Ein Erfolg versprechender Ansatz zur Unterstützung der Klimaziele könnte die Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe durch die Schaffung von Versorgungsmöglichkeiten mit Landstrom und LNG sein.

Thesen

global

- Durch chinesische Investitionen auch in europäische Infrastrukturen können sich mittel- bis langfristig die Warenströme von Asien nach Europa und umgekehrt ändern. Nicht-wettbewerbsrechtskonforme staatliche Subventionen könnten die europäische Wirtschaft langfristig schwächen. Gleichzeitig müssen neben den Risiken aber auch die Chancen der chinesischen „Belt and Road Initiative“ für die deutschen Häfen berücksichtigt werden.

- Handelsstreitigkeiten zwischen China und den USA sind eine Herausforderung für die gesamte Weltwirtschaft.
- Ein „harter“ Brexit würde voraussichtlich zu Einbußen bei den Importen in die EU und Exporten der EU in Richtung Großbritannien führen.
- Transportwegkosten (Lots- und Kanalkosten, Hafengelder, Trassenpreise, LKW-Maut) sollten wettbewerbsfähig gehalten werden. Bund und Länder sollten die schnellstmögliche Erledigung von Formalitäten beim Seegüterumschlag ermöglichen.
- Das derzeitige Verfahren der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer und der Gewährung des damit zusammenhängenden Vorsteuerabzugs stellt einen Wettbewerbsnachteil für den deutschen Wirtschaftsstandort dar.
- Der Bundesverkehrswegeplan wird zügig und konsequent umgesetzt.
- Der Erhalt und der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen werden auch im kommenden Jahrzehnt Investitionen auf weiterhin hohem Niveau erfordern.
- Planungs- und Genehmigungsverfahren für see- und landseitige Infrastrukturprojekte sollten so zügig wie möglich durchgeführt werden.
- Die Schieneninfrastruktur muss weiter gestärkt werden.

smart

- Neue Technologien erlauben die Fortentwicklung der gemeinsam von Terminals, Reedereien, Linienagenten, Spediteuren und Verladern entwickelten digitalen Prozesse.
- Für den weiteren Erfolg der maritimen Logistik in Deutschland sind optimierte Infrastrukturen für den Datentransfer in Häfen, entlang von Wasserstraßen und in der Deutschen Bucht sowie im Bereich der Ostsee sinnvoll.
- Der Einsatz von Informationstechnologie erfordert hohe Investitionen, in Anlagen ebenso wie in Bildung und Ausbildung. Arbeitsplätze in den Häfen werden gefährloser, produktiver und technisch anspruchsvoller. Die Effizienzgewinne üben Druck auf die relative Anzahl von Arbeitsplätzen aus.
- Das Gesamtvolumen der Transporte von Waren über weite Strecken wird sich voraussichtlich verändern, wenn das 3-D-Druckverfahren verstärkt in der Produktion eingesetzt wird.

green

- Die Anforderungen an die Klima- und Umweltschutzfreundlichkeit der Schiffe auf Nord- und Ostsee und in den Häfen haben in den letzten Jahren zugenommen. Investitionen in den Aufbau einer Infrastruktur in den Häfen für alternative Kraftstoffe wie LNG und Landstrom sind erforderlich. Darüber fehlen zurzeit noch eindeutige Regeln für den Einsatz neuer Kraftstoffe.
- Fehlanreize, die gegen die Nutzung von Landstrom wirken, sollte entgegengewirkt werden.

Handlungsoptionen

global

- Deutschland spricht sich gegen ladungslenkende Regelungen, Protektionismus und für die Vermeidung rein regionaler Lösungen aus. Grundsätzlich sind die Teilnehmer des Hafenforums der 11. Nationalen Maritimen Konferenz der Auffassung, dass ausländische Investitionen in Europa sinnvoll sind, wenn sie gemäß europäischen Wettbewerbsregeln und auf Basis der Reziprozität erfolgen. Der Bund setzt sich gemeinsam mit den Ländern weiterhin aktiv für faire internationale Wettbewerbsbedingungen in den europäischen und internationalen Gremien und für die Vermeidung von Handelskriegen ein.

- Die Auswirkungen eines „harten Brexit“ könnten mit Blick auf den Umschlag von Automobilen und in der Kabotage erheblich sein. Nach einem „harten“ Brexit würde Großbritannien wie andere Drittstaaten, mit denen keine besonderen Abkommen bestehen, behandelt, so dass mehr Arbeit auch auf die Zolldienststellen in den Häfen zukommt. Der Zollverwaltung wurden 900 Planstellen mit dem Haushalt 2019 bewilligt, um die zolltechnischen Folgen des Brexit auszugleichen. Mittel- und langfristig ist im Bereich der maritimen Logistik zu gewährleisten, dass kontinentaleuropäische Unternehmen keinen Wettbewerbsnachteil gegenüber in Großbritannien angesiedelten Unternehmen erleiden.
- Auf der Nationalen Maritimen Konferenz hat sich Frau Bundeskanzlerin Dr. Merkel dafür ausgesprochen, das Verfahren der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer und der Gewährung des damit zusammenhängenden Vorsteuerabzugs zu optimieren. Die Koalitionspartner haben sich dazu auch im Koalitionsvertrag bekannt. Das Thema wurde Ende 2018 in der Finanzminister- und Wirtschaftsministerkonferenz sowie im April 2019 in der Verkehrsministerkonferenz behandelt. Aufgrund der unterschiedlichen Verwaltungszuständigkeiten (EUST beim Bund, Umsatzsteuervoranmeldung bei den Ländern) können die Erhebungsmodelle anderer Mitgliedstaaten nicht ohne Weiteres auf Deutschland übertragen werden. Der Bund und die Bundesländer arbeiten daran, das Erhebungsverfahren für die Einfuhrumsatzsteuer zu optimieren.
- Im Rahmen des Investitionshochlaufs wurden die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur auf einen Wert von über 14 Milliarden Euro im Jahr 2018 angehoben. Etwa zwei Drittel der Investitionen für Erhaltung, Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur fließen in die Erhaltung der Bestandsnetze.
- Durch das am 23. November 2018 beschlossene Planungsbeschleunigungsgesetz werden die Planungs- und Genehmigungsverfahren beim Aus- und Neubau von Verkehrsinfrastruktur deutlich verkürzt. Der Bund setzt sich dafür ein, dass die vorhandenen Planungskapazitäten erhöht und Planungs- und Genehmigungsverfahren verkürzt werden, damit baureife Projekte generiert werden können.
- Zudem sollte die Angemessenheit der EU-Rechtsgrundlagen für Planungs- und Genehmigungsprozesse, zum Beispiel im Bereich des Wasserrechts, im Hinblick auf zeitliche Abläufe, Anwendbarkeit und Rechtssicherheit überprüft werden.
- Die Politik des Bundes zur Anbindung der Seehäfen orientiert sich am Bundesverkehrswegeplan, der die Ahrensburger Liste umfasst, die 2008 durch die Verkehrsminister der norddeutschen Länder verabschiedet wurde. Die Länder erwarten eine zügige Umsetzung der Projekte des Bundesverkehrswegeplanes, insbesondere derer, die früher Bestandteil der Ahrensburger Liste waren. Der Bund wird den Bundesverkehrswegeplan und das Nationale Hafenkonzept 2015 konsequent und zügig umsetzen. Die norddeutschen Länder und der Bund werden ein besonderes Augenmerk auf die seewärtigen Zufahrten und Binnenlandverbindungen der Seehäfen legen.

smart

- Die Häfen und die Logistikbranche brauchen Zugang zu einer leistungsfähigen digitalen Infrastruktur. Diese ist ein wichtiger Standortfaktor für unsere Wirtschaft, stärkt die Basis für innovative und kreative Ideen und fördert eine moderne Informationsgesellschaft. Es kommt darauf an, die Vernetzung und den frühzeitigen Austausch insbesondere von Land- und Schiffseite sicherzustellen und auszubauen, dadurch die Verknüpfung von Logistik, Häfen und Hafenwirtschaft insgesamt zu stärken und die Optimierungs- und Innovationspotenziale entlang der gesamten Logistikkette durch neue digitale Dienstleistungen und deren intelligente Verknüpfung zu nutzen. Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, gemeinsam mit den Telekommunikationsunternehmen flächendeckend bis 2025 in Deutschland Gigabit-Netze zu schaffen. Mit dem Sonderauftrag für Gewerbe- und Industriegebiete werden auch Häfen gefördert und mit Gigabit-Infrastruktur versorgt. Die Bundesregierung wird die Breitbandförderung in den Gebieten, in denen kein marktgetriebener Ausbau stattfindet, mit Gigabit-Zielen fortführen.

- Die meisten Häfen verstehen sich bereits heute als multimodale Plattformen für Transport und Logistik. Die Digitalisierung bietet weitere Möglichkeiten, die Effizienz multimodaler Güterverkehre zu steigern und die Nutzung aller Verkehrsträger in den Logistikketten flexibler zu gestalten. Digitale Technologien und der automatisierte Betrieb in der Seeschifffahrt und der maritimen Lieferkette sollen nach dem neuen Koalitionsvertrag vorangetrieben werden. Als eine Maßnahme zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und der Digitalisierung der deutschen Häfen hat das BMVI das Förderprogramm IHATEC mit einem Gesamtbudget von circa 64 Millionen Euro über fünf Jahre aufgelegt. Wie im Koalitionsvertrag vereinbart, soll IHATEC aufgrund der hohen Akzeptanz und des hohen Wirkungsgrades über das Jahr 2020 hinaus fortgeführt werden.
- Bei dem Projekt „Digitales Testfeld Hamburger Hafen“ und weiteren digitalen Testfeldern in Häfen geht es um den Aufbau technischer Infrastrukturen, die die Umsetzung von Forschungs- und Entwicklungsprojekten der Logistik- und Hafenwirtschaft ermöglichen. Das BMVI beabsichtigt, zusätzlich eine Förderrichtlinie für die Errichtung digitaler Testfelder in den Häfen zu erarbeiten.
- Die Einführung neuer Technologien bedeutet, dass Arbeitsplätze sich verändern, verlagert werden oder ganz verschwinden. Gleichzeitig können neue Beschäftigungen entstehen. Ähnlich wie in anderen Bereichen ist es auch in Häfen so, dass gewisse Arbeiten durch Technologie verändert werden, sich besser steuern lassen, mit teils erhöhter Verantwortung verbunden sind und auch geistig anspruchsvoller werden. Damit die Beschäftigten in der deutschen Hafenwirtschaft darauf vorbereitet werden, bedarf es umfassender Aus-, Weiterbildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen. Digitale Technologien müssen so entwickelt werden, dass eine zusätzliche Arbeitsbelastung soweit wie möglich vermieden wird. Im Mittelpunkt der Transformationsprozesse müssen daher auch die Beschäftigten stehen.
- Dazu kommt, dass der Arbeitskräftebedarf in einigen Bereichen zurückgeht und in anderen steigt – automatisierten Häfen fehlt es zum Beispiel oft an Automatisierungstechnikern oder Fachkräften, die Sensoren und andere Anlagen warten können. Arbeitgeber und

Gewerkschaften müssen gemeinsam einen Rahmen für die Zukunft der Arbeit in den Häfen bei zunehmender Digitalisierung und Automatisierung abstecken. Maßnahmen könnten zum Beispiel neue Ausbildungen, Qualifizierungsmaßnahmen und neue Arbeitszeitmodelle beinhalten. Bund, Küstenländer, Hafenwirtschaft und Gewerkschaften führen den Dialog über eine gerechte und zukunftsgerichtete Gesellschafts-, Arbeitsmarkt-, Arbeitszeit- und Tarifpolitik fort. Die Unternehmen der Hafenwirtschaft und die Gewerkschaften werden sich weiterhin auf Bedingungen für den Umgang mit Digitalisierung und Automatisierung in Bezug auf die Zukunft der Arbeit in den Häfen verständigen.

- Bund und Länder werden den Rechtsrahmen im Hinblick auf Digitalisierung modernisieren, wenn dies erforderlich ist.

green

- Klima- und Umweltbelastungen können durch die Schifffahrt verringert und die Wettbewerbsfähigkeit der Schiffe gesteigert werden. Umweltfreundlichere Schiffe können die SECAs und NECAs befahren und erhalten in vielen Häfen einen Bonus bei den Hafentgelten. Die Bundesregierung hat unter anderem die Richtlinie über Zuwendungen für Aus- und Umrüstung von Seeschiffen zur Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff (LNG-FörderRL) vom 17. August 2017 verabschiedet. Daneben ist die Steuerermäßigung für Erdgas bis 2026 verlängert worden. Die Häfen werden die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine stärkere Nutzung alternativer Kraftstoffe (zum Beispiel Wasserstoff, LNG) schaffen, gemäß der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe. Zurzeit sind LNG-Terminals in Brunsbüttel, Wilhelmshaven, Stade und Rostock im Gespräch. Die Häfen werden die Voraussetzungen für den Aufbau einer LNG-Infrastruktur schaffen. Der Bund prüft, wie er den Bau von LNG-Bunkerstationen unterstützen kann.
- Zum Klima- und Umweltschutz tragen die Häfen durch eine Reihe weiterer Maßnahmen bei. Schiffe mit hohem Environmental Ship Index (ESI) erhalten in den meisten deutschen Häfen einen Rabatt auf das zu zahlende Hafentgelt. Neben einem hohen ESI-Wert können auch

Zertifikate wie der Blaue Engel, Green Award, ein niedriger NO_x -Ausstoß und die Nutzung von LNG-Antrieben zu Rabatten führen. So hat Hamburg zum Beispiel als erster Hafen weltweit eine auf IAPP-Zertifizierung nach MARPOL 73/78 Anlage VI, Regel 13, Stickstoffoxide, basierende NO_x -Komponente in sein Entgeltsystem integriert. Die norddeutschen Länder und die Häfen prüfen, ob sie emissionsabhängige Entgelte in allen Häfen einführen und weitere Anreize zur Senkung der Emissionen setzen können. Solche Anreize sollten jedoch nicht zu einer Verteuerung der durchschnittlichen Schiffsanlaufkosten führen oder eine Verringerung von Investitionen verursachen.

- Landstrom ist bei Verwendung von regenerativ erzeugtem Strom eine geeignete Möglichkeit zur Senkung der Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen in den Häfen. Gemäß Koalitionsvertrag für die 19. Legislaturperiode soll flächendeckend Landstrom für die deutschen Häfen zur Verfügung gestellt und die EEG-Umlage abgesenkt werden. Die Bundesregierung will sich für eine europaweit einheitliche Nutzungspflicht einsetzen. Neue EU-Vorgaben sollten dabei den Wettbewerb zwischen den EU-Häfen nicht beeinträchtigen und möglichst technologieoffen ausgestaltet werden. Unter den deutschen Seehäfen gibt es bisher Landstromanlagen in Hamburg (Kreuzfahrterminal Altona), in Cuxhaven und Lübeck, die stärker genutzt werden könnten. Geplant sind ortsfeste Landstromanlagen zudem in Kiel, Rostock und am Ausrüstungskai der MV-Werften in Wismar. Mobile Stromversorgungseinrichtungen gibt es darüber hinaus in Hamburg mit der LNG-Barge. Haupthindernis für die Nutzung von Landstrom in den Häfen ist,

dass die bordeigenen Diesel-Hilfsmaschinen deutlich wirtschaftlicher als Landstromanlagen betrieben werden können. Kosten verursachen neben den hohen Investitionskosten vor allem Netzentgelte, Aufschläge und Umlagen (zum Beispiel EEG-Umlage in Höhe von 6,405 ct/kWh und der KWKG-Aufschlag in Höhe von 0,280 ct/kWh). In einer auf Entscheidung des Bundesministers für Wirtschaft und Energie im September 2018 eingerichteten gemeinsamen Arbeitsgruppe des BMWi mit dem BMVI, BMU und BMF sowie mit den Ländern Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern sowie den Häfen Hamburg, Kiel und Rostock sucht die Bundesregierung zusammen mit den Ländern nach Möglichkeiten zur Verringerung der Kosten für Landstrom. Eine mögliche Option ist die Senkung der EEG-Umlage, wie im Koalitionsvertrag zur 19. Legislaturperiode vorgesehen.

Kernbotschaften:

- 1. Deutschland ist Logistikweltmeister und die deutschen Häfen zählen zu den besten Umschlagplätzen der Welt.**
 - 2. Die Häfen investieren massiv in die Digitalisierung und in Nachhaltigkeit.**
 - 3. Bund und Länder schaffen optimale Rahmenbedingungen für den Erfolg der deutschen Hafenwirtschaft als systemrelevanter Dienstleister von Industrie und Handel in Europa.**
-

Teilnahmeliste

Name

Prof. Dr. Dirk Abel
Marie-Luise Abshagen
Murat Acerüzümoğlu
Peter Ahlbrecht
Felix Albrecht
Peter Altmaier
Thomas Altmeyer
Mikkel E. Andersen
Holger Apel
Peter Arndt
Eckhard-Herbert Arndt
Filiz Aslan
Bernd Aufderheide
Marius Backhaus
Jaouad Bahaoui
Sascha Bähring
Stefan Ballier
Dr. Rudolf Bannasch
Dr. Udo Barckhausen
Thomas Bareiß
Jörg Barth
Rüdiger Bäßler
Harald Baumgarten
Matthias Becker
Beate Beckmann
Uwe Beckmeyer
Christine Behle
Uwe Behrend
Jürgen Behrens
Jutta Bend
Kilian Bentele
Riccardo Berger
Carl-Heinz Betzemeier
Dr. Dietrich Birk
Lutz Birke
Ulrich Birstein
Ulf Bischoff
Thomas Bittelmeyer
Monika Blank
Nico Bloem
Peter Alexander Bloi
Sebastian Blum

Organisation

RWTH Aachen University – Institut für Regelungstechnik
 Forum Umwelt und Entwicklung
 Blohm+Voss B.V. & Co.KG/Schiffbaubranche
 Euler Hermes AG/Exportkreditgarantien
 ver.di
 Bundesminister für Wirtschaft und Energie
 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
 EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG
 KfW IPEX-Bank GmbH
 Federal-Mogul Powertrain
 DVV Media Group GmbH
 Projektträger Jülich
 Hamburg Messe und Congress GmbH
 Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
 Thermamax GmbH
 ver.di

 EVOLOGICS GMBH
 Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe
 Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
 Northsea Terminal Bremerhaven GmbH und Co.
 Stuttgarter Zeitung/Stuttgarter Nachrichten
 Wärtsilä SAM-Electronics
 Wärtsilä Deutschland GmbH
 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
 Wirtschaftsverband Weser e.V.
 Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di
 ALTALS ELEKTRONIK GmbH
 Hafen Hamburg Marketing e.V.
 ECU WORLDWIDE (Germany) GmbH
 TVR-Video GmbH
 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
 Charlys Krananstreicherei
 VDMA Baden-Württemberg
 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
 Bundesverband der See- und Hafenslotsen e.V.
 Lürssen Maritime Beteiligungen GmbH & Co. KG
 Rolls Royce Power Systems
 Stadt Friedrichshafen
 MEYER WERFT GmbH & Co.KG
 OBERMEYER Planen + Beraten GmbH
 KfW IPEX-Bank GmbH

Name	Organisation
Christian Bock	Einsatzflottille 1
Michael Boer	-4H- JENA engineering GmbH
Frank Boller	Röder Präzision
Wolfgang Boller	Rolls-Royce Power Systems AG
Dr. Manuel Boog	MTU Friedrichshafen GmbH
Dr. Klaus Borgschulte	Fr. Lürssen Werft GmbH & Co. KG
Bernd Bornemann	Stadt Emden
Prof. Dr. Peter Boy	Vereinigung Deutscher Schiffingenieure (VDSI)
Norbert Brackmann	Bundeministerium für Wirtschaft und Energie
Andreas Brand	Stadt Friedrichshafen
Rörd Braren	Rörd Braren Bereederungs GmbH & Co. KG
Dr. Marina Braun-Unkhoff	DLR, Institut für Verbrennungstechnik
Dirk Briese	wind:research
Dr. Gunnar Brink	Bis 31.5. Fraunhofer IOSB; ab 1.6. ROSEN-Gruppe
Joachim Brodda	BALance Technology Consulting GmbH/NMMT Geschäftsstelle
Rolf Brouwer	German LNG
Robert Brückner	BDO ARBICON GmbH & Co. KG
Hinrich Brumm	SICK AG
Dr. Stephan Bruschi	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.
Christian Bubbenzer	BG Verkehr/Dienststelle Schiffssicherheit
Claudia Bucher	Landratsamt Bodenseekreis
Dr. Bernd Buchholz	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein
Prof. Bert Buchholz	Universität Rostock, LKV
Bettina Buchholz	Daimler AG
Martin Buck	IHK Bodensee-Oberschwaben
Andreas Bullwinkel	Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG
Anja Buml	Niedersächsisches Kultusministerium
Thomas Burmeister	Deutsche Presse-Agentur
Dr. Klaus-Peter Buss	Soziologisches Forschungsinstitut Göttingen SOFI
Christian Cammin	Julius Marine GmbH
Dr. Daniel Chatterjee	Rolls-Royce Power Systems AG
Prof. Dr. Günther Clauss	TU Berlin
Eva Combach	Daimler AG
Udo Coors	Udo Coors Heuerabrechnungen Human Resources Management GmbH & Co. KG
Bernhard Cramer	Reederei Bernhard Cramer
Conny Czymoch	Moderation
Romas Dabrukas	Ruptly
Sabine Dahl	freie Journalistin
Christian Dahlke	Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung
Erik Dalege	Bundeslotsenkammer
Klaus Dammann	Zeppelin Power Systems
Karl-Heinz Dammann	ver.di
Jens Danker	Amphenol-Air LB GmbH
Natallia Dean	Pella Sietas GmbH
Carlos del Rio Villafruela	DeCeTe Duisburg /HutchisonPorts Duisburg
Klaus Deleroi	REINTJES GmbH

Name

Anja Demisch
 Christian Denso
 Mark Dethlefs
 Prof. Dr. Olaf Deutschmann
 Nyoman Yatmi Pravita Dewi
 Niklaus Diesch
 Sebastian Dießner
 Dr. Jan Dirks
 Karsten Dirks
 Inga-Christien Dittmar
 Michael Donth
 Frank Dreeke
 Michaela Dreier
 J. Thomas Dreyer
 Max Drummond
 Anja Duitscher
 Dr. Sebastian Dumm
 Wolfgang Dürr
 Dr. Jeronimo Dzaack
 Alexander Ebel
 Dr. Bastian Ebeling
 Jeannette Edler
 Doris Eger
 Ingo Egloff
 Prof. Sören Ehlers
 Prof. Dr. Peter Ehlers
 Karl-Heinz Ehrhardt
 Katharina Ehrhorn
 Georg Ehrmann
 Monika Eichholz
 Felix Eichhorn
 Andreas Ellegast
 Karsten Engel
 Gerhard Erb
 Dr. Marcus Erdmann
 Daniel Esser
 Andreas Evers
 Karsten Fach
 Dr. Martin Fahr
 Harald Fassmer
 Capt. Georg Dieter Fehner
 Andreas Feicht
 Enak Ferlemann
 Mathias Fetscher
 Marcus Fey
 Markus Finckh
 Clemens Finkbeiner

Organisation

KfW IPEX-Bank GmbH
 Verband Deutscher Reeder
 Peters Werft GmbH
 Karlsruher Institut für Technologie (KIT)
 Botschaft der Republik Indonesien
 Airbus Defence and Space GmbH
 VDKS
 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
 EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH
 Diehl Defence GmbH & Co. KG
 Deutscher Bundestag
 BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG
 Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
 C.I.S.T Center for Innovation & Sustainability in Tourism e.V.
 Club of International Politics e.V.
 thyssenkrupp Marine Systems GmbH, Emden
 Helmut-Schmidt-Universität/Universität der Bundeswehr Hamburg
 Airbus
 ATLAS ELEKTRONIK GmbH
 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
 thyssenkrupp Marine Systems GmbH
 Institut für Sicherheitstechnik/Schiffssicherheit e.V.
 Eger Media GmbH
 Hafen Hamburg Marketing e.V.
 TUHH
 Gesellschaft für maritime Technik
 TRANSPORTWERK Magdeburger Hafen GmbH
 Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
 Maritime LNG Plattform
 MERZ Schiffsmanagement Gesellschaft S.A.
 AIDA Cruises
 Ingenieurbüro Sachverständiger für Schiffs- und Bootsbau
 MTU Friedrichshafen GmbH
 Jastram GmbH & Co. KG
 Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
 Kongsberg Maritime
 Zeppelin Universität
 Marine Service GmbH
 Nägele Mechanik GmbH
 Fr. Fassmer GmbH & Co. KG
 Port Energy Logistic GmbH
 Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
 MTU Friedrichshafen GmbH
 Regio TV Bodensee
 GKS-Marine GmbH&Co.KG
 PKF

Name	Organisation
Anthony James Firmin	Hapag-Lloyd AG
Anne Fischbach	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Peter Fischer	PricewaterhouseCoopers GmbH WpG
Christian Fischer	PricewaterhouseCoopers GmbH
Christian Fischer	Oppenhoff & Partner
Natale Fontana	ver.di
Dirk Franzen	Franzen & Coll
Prof. Dr. Uwe Freiherr von Lukas	Fraunhofer IGD
Christian Freiherr von Oldershausen	DNV GL SE
Tobias Frerck	GISMA Steckverbinder GmbH
Stefan Fuchs	Schwäbisch Media
Manuel Fuchs	B2P Consulting
Claus Funk	Schiffahrtsamt Konstanz
Aline Fürste	Mdb Büro Hagen Reinhold/wissenschaftliche MA
Hafiz Gagica	ILV Innovationen für Logistik & Verkehr
Johannes Gast	4flow
Dr. Hans Jakob Gätjens	BUREAU VERITAS SA
Reiner Gehr	Gehr GmbH & Co.KG
Thomas Gehringer	Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di
Meinhard Geiken	IG Metall Bezirk Küste
Dr. Alexander Geisler	ZVDS e.V.
Peter Geitmann	ver.di
Knut Gerdes	EMS Maritime Offshore GmbH
Dr. Gunnar Gerig	Ernst & Young
Mehran Ghahremanpour	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg
Lea-Valeska Giebel	DNV GL
Marc Gieseler	Bundeswehr
Dr. Arne Gniechwitz	GSK Stockmann Rechtsanwälte
Dr. Dennis Göge	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)
Fabian Goiny	BLG AutoTerminal Bremerhaven GmbH & Co. KG
Jörn Gorzelski	Fährhafen Sassnitz GmbH
Dietmar Gossel	Lloyd's Register EMEA
Dr. Frank Graf	DVGW-Forschungsstelle am Engler-Bunte-Institut
Yannik Gräf	Zeppelin Universität
Helge Grammerstorf	CLIA Germany
Benjamin Greiff	Bender – The Power in Electrical Safety
Nicole Josephine Griebel	Diehl Defence
Paul Grom	TVR-Video GmbH
Claudia Grotz	Siemens Gamesa Renewable Energy
Oliver Grundmann	Deutscher Bundestag
Dr. Jesco Gumprecht	Thermamax GmbH
Dr. Marcus Günther	Verkehrsministerium BW
Johanna Guttenberger	Konrad-Adenauer-Stiftung Hochschulgruppe Friedrichshafen
Carsten J. Haake	MV WERFTEN Wismar GmbH
Joachim Hagemann	MV WERFTEN Wismar GmbH
Andreas Hagner	Bootshalle Hagner
Martin Hahn	Landtag von Baden-Württemberg

Name	Organisation
Prof. Axel Hahn	OFFIS
Jan Haker	IXBLUE GMBH
Michael Haller	BLG AutoTerminal Bremerhaven GmbH & Co. KG
Volker Hammer	Gleason-Pfauter
Philipp Hannover	CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag
Jens Hansen	Hamburger Hafen und Logistik AG
Hege M. K. Hansen	Norwegische Botschaft
Thorsten Harms	Verband Deutscher Schiffsausrüster e.V.
Dr. Ingo Härtel	Enghofer Koch Consulting GmbH
Daniel Härter	ZF Friedrichshafen AG
Alfred Hartmann	Verband Deutscher Reeder
Wolfgang Hartmann	KS Kolbenschmidt GmbH
Johannes Hartwig	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein
Tilman Hascher	Wirtschaftsministerium M-V
Raimund Haser	CDU-Fraktion Landtag BW
Achim Hass	thyssenkrup Marine Systems
Clas Hasslinger	Bundesministerium der Verteidigung
Thomas Haukje	Nordwest Assekuranzmakler GmbH & Co. KG
Dipl.-Ing., Eur.-Ing., MBA Francois Hauviller	MittelstandsAllianz BVMW Bundesverband Mittelständische Wirtschaft e.V.
Felix Gerhard Heckert	Enghofer Koch Consulting GmbH
Marcel Heckes	DeCeTe-Duisburg/HutchisonPorts Duisburg
Verena Hedtke	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Dr. Wilhelm Hegenbart	Dr. Hegenbart & Partner
Andrea Heid	Verband der Chemischen Industrie e.V. (VCI)
Torsten Heid	SYMBIOS Funding & Consulting GmbH
Sebastian Heinrich	Schwäbische Zeitung
Andy Heinrich	Schwäbische Zeitung/Pressefotograf
Ulrike Helfer	Portfoliomanagement Schleswig-Holstein Hamburg
Robert Hengster	ver.di
Dr. Frank Hennig	Projekträger Jülich
Prof. Dr. Janou Hennig	Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt GmbH
Moritz Henning	KfW IPEX-Bank GmbH
Martin Hennings	Schwäbische Zeitung
Danielle Herberth	Rechtsanwaltskanzlei Herberth
Thorsten Herdan	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Fips Hermann	Fährhafen Sassnitz GmbH
Winfried Hermann	Verkehrsministerium Baden-Württemberg
Jörg Herwig	German Naval Yards Kiel GmbH
Simon Hettig	Rolls-Royce Power Systems
Dr. Malte Heyne	IHK Nord e.V.
Michael Hierholzer	Rolls-Royce Power Systems AG
Karl-Josef Hildenbrand	Deutsche Presse Agentur
Wolfgang Hintzsche	Verband Deutscher Reeder
Erik Hirsch	Hapag-Lloyd AG
Andreas Hoetzel	BLG LOGISTICS GROUP AG & Co.KG

Name	Organisation
Dr. Nicole Hoffmeister-Kraut	Ministerin für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau
André Hofmann	Wolz Nautic GmbH & Co. KG
Dr. Lueder Hogrefe	Raytheon Anschütz GmbH
Klaus Hoher	FDP/DVP Fraktion BW
David Hohl	MTU Friedrichshafen
Julius Holsten	AREVA H2Gen
Christina Hoofdmann	Reederei F. Laeisz
Dipl. Ing. (FH) Wolfgang Horn	VDI-Bezirksverein Bodensee
Winfried Horstmann	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Daniel Hosseus	Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS)
Holger Hübner	dbh Logistics IT AG
Marc Itgen	Stadt Cuxhaven – Agentur für Wirtschaftsförderung
Uwe Jacob	Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
Anne Jacobs-Schleithoff	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Margaux Jan	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Jan-Helge Janssen	Lotsenbrüderschaft Weser II/Jade
Michael Jarowsky	MC Marketing Consulting
Prof. Dr. Uwe Jenisch	Univ. Kiel und DSMA
Morten Jenschke	Hoppe Marine
Uwe Johannes Jepsen	Bundesverband der See- und Hafenlotsen e.V.
Anne Jethon	Regio TV Bodensee und Schwäbische Zeitung
Martin Johannsmann	SKF GmbH
Dr. Dirk Max Johns	Verband Deutscher Reeder
Catrin Jung	BWO
Franziska Junker	ELAG Automobilumschlag
Prof. Dr. Sebastian Jürgens	Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH
Matthias Kaczmarek	ZF Friedrichshafen AG
Holger Kahl	Nobiskrug GmbH
Désirée Kalkowski	VDMA
Dr. Karin Kammann-Klippstein	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Hilde Kammerer	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Dr. Peter Kampmann	DFKI GmbH
Dr. Niels Kämpny	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr u. Digitalisierung
André Kannenberg	thyssenkrupp Marine Systems GmbH Kiel
FKpt Dipl.-Ing. Volkrad Kaphengst	Marinekommando
Volker Karstaedt	Fr. Fassmer GmbH & Co. KG
Ulf Kaspera	Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Stefan Katzenbeißer	Diehl defence
Berno Katzmarski	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit Mecklenburg-Vorpommern
Jörg Kaufmann	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Jörg-Alexander Kaul	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein
Dr. Holger Keuer	TAB GmbH
Mussie Kidane	Bundesanstalt für Wasserbau
Björn Kienzle	Deutscher Marinebund e.V., LV Baden-Württemberg
Hartmut Kienzle	Deutscher Marinebund, Landesverband Baden-Württemberg
Frank Kiesle	Liebherr-Components Biberach GmbH

Name	Organisation
Ariane Kiesow	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Wolfram Kipke	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Dipl. Ing. Peter Kisslinger	MWB Marine Services GmbH
Andreas Klapproth	Rolls-Royce Power Systems AG
Dr. Hermann J. Klein	Carnival Maritime GmbH
Daniel Klein	Sonstiges
David Kleße	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Holger Klindt	Gesellschaft für Maritime Technik e.V.
Reinhard Klingen	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Malte Klingforth	ver.di
Matthias Klingler	Graf-Zeppelin-Haus
Dr. rer. nat. Gertraud Klinkenberg	ATI Küste GmbH
Leo Klopfer	Zeppelin Universität
Dr. Regine Klose-Wolf	Deutsches Maritimes Zentrum e.V.
Michael Knobloch	HAWE Hydraulik SE
Ansgar Knoch	Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH
Andreas Knoch	Schwäbische Zeitung
Dr. Alfred Knödler	SWR-Fernsehen
Dr. Steffen Knodt	Gesellschaft für Maritime Technik e.V. GMT
Detlef Kobrow	Stena Line GmbH & Co. KG
Georg Michael Koch	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit MV
Daniel Kohl	IHSE GmbH
Jens Köhler	Reederei F. Laeisz
Lena Kohlorgen	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Schleswig-Holstein
Henry König	Club of International Politics e.V.
Lutz Könner	Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.
Astrid Konrad	Stadtverwaltung Friedrichshafen
Andre Körner	ZF Friedrichshafen
Klaus-Moritz Körner	HS Bremen
Torsten Kosin	thyssenkrupp Marine Systems GmbH
Dr. Oliver Kosing	IABG mbH
Kristian Kostedde	ifm electronic gmbh
Jürgen Krämer	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle
Dr. Reinhard Krappinger	Liebherr MCCtec Rostock
Andreas Krause	Bundeswehr
Dirk Kreidenweiß	Messe Friedrichshafen/INTERBOOT
Michael Kremp	Seehafen Wismar GmbH
Winfried Kretschmann	Ministerpräsident des Landes Baden-Württemberg
Dr. Martin Kröger	Verband Deutscher Reeder
Rainer Kropf	MENCK GmbH
Gesine Kröplin	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit Mecklenburg-Vorpommern
Kai Krüger	BG-Verkehr/Dienststelle Schiffssicherheit
Bernd Krüper	Hatz Motorenfabrik GmbH & Co. KG
Rüdiger Kruse	Deutscher Bundestag
Dr. Martin Kruse	IHK zu Kiel
Dr. Walter Kuehnlein	GMT/sea2ice

Name	Organisation
Stefan Kühlein	Regio TV Bodenseefernsehen
Heinz Kuhlmann	MTC Marine Training Center Hamburg GmbH
Oliver Kuhn	Siemens Energy Management
Hansjörg Kunze	AIDA Cruises
Denise Kurtulus	MTU Friedrichshafen GmbH
Sofien Lamiri	Flensburger Schiffbau Gesellschaft mbH & Co. KG
Gaby Lamparsky	Gemeinderat Friedrichshafen
Philipp Landers	Ahlers & Vogel Rechtsanwälte PartG mbB
Niels A. Lange	SCHOTTEL HYDRO GmbH
Marion Lange	Rolls-Royce International
Dr. Philipp Langenbuch	Seeärztlicher Dienst BG Verkehr
Jörg Langkabel	DNV GL SE
Dr. Roland Lappin	Hamburger Hafen und Logistik
Dr. Uwe Lauber	MAN Energy Solutions SE
Gerald Lefold	Scandlines Deutschland GmbH
Wolfgang Lehmacher	Selbstständig
Dirk Lehmann	Becker Marine Systems GmbH
Peter Lehmann	EUROPEAN MAR
Ralf Lemke	Blohm+Voss B.V.&Co.KG
Frank Leonhardt	Leonhardt & Blumberg Reederei
Tobias Tobias Leukhardt	BVMW Der Mittelstand e.V.
Dipl.-Ing. Jens Ley	DST – Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V.
Dr. Bertram Liebler	Nobiskrug GmbH
Maik Liesberg	MV WERFTEN
Jens Lindenmüller	Schwäbische Zeitung
Gerhard Lintner	Gerhard Lintner International Consulting
Uwe Linz	MTU Friedrichshafen
Dr. Enno Littmann	IHSE GmbH
Christian Lohner	SICK AG
Kapitän Hans-Hermann Lückert	Deutscher Nautischer Verein (DNV)
Siegfried Lüdtke	m.o.v.e.hr GmbH
Rebecca Lüer	SWR Studio Friedrichshafen
Dr. Reinhard Lügen	Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.
Friedrich Lürßen	Lürssen Maritime Beteiligungen GmbH & Co. KG
Dr. Steffen Lüsse	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein
Thomas Maaßen	Rhenus SE & Co. KG
Henrik-W. Maatsch	WWF Deutschland
Thorsten Mackenthun	Carl Büttner GmbH & Co. KG
Petra Mahnke	Gesellschaft für Maritime Technik e.V. (GMT)
Dr. Martin Makait	MWP GmbH
Hermann-Josef Mammes	Meyer Werft GmbH & Co. KG
Dr. Ralf Sören Marquardt	Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.
Dr. Christian Masilge	Schiffbau-Versuchsanstalt Potsdam GmbH
Thomas Masurek	Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie NRW
Birgit Mauersberger	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle
Florian Mayer	MTU-Friedrichshafen GmbH

Name	Organisation
Wybcke Meier	TUI Cruises GmbH
Jörg Meincke	Verband deutscher Pfandbriefbanken
Thomas Mendrzik	ver.di
Hans Uwe Mergener	Mittler Report Verlag GmbH
Dr. Angela Merkel	Bundeskanzlerin der Bundesrepublik Deutschland
Wilhelm Mertens	Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere
Heinz Merz	MERZ Schiffsmanagement Gesellschaft S.A.
Heiko Messerschmidt	IG Metall Bezirk Küste
Dr. Bernt Mester	BLG Logistics
Jens Metzger	Bosch Rexroth AG
Andreas Mevs	DESMI GmbH
Dr. Sigrid Meyer	Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Bernard Meyer	MEYER WERFT GmbH & Co. KG
Peter Meyer	Zukunft ERDGAS e.V.
Tim Meyer	MEYER WERFT GmbH & Co. KG
Karin Meyer zu Bergsten	PwC PricewaterhouseCoopers GmbH WPG
Tim Meyerjürgens	TenneT TSO GmbH
Lukas Miehe	Zeppelin Universität
Michael Mielke	Stadt Friedrichshafen
Nadezhda Milanova	Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Bremen
Mascha Möbius	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Gunter Möhl	
Eike-André Möller	Müpro GmbH
Klaus Peter Molter	VEREIN DER KANALSTEURER
Kerstin Mommsen-Rocker	SÜDKURIER Medienhaus
Agron Morina	MTU Friedrichshafen GmbH
Nicola Morrison	AEROMARITIME Systembau GmbH
Knut Mueller	MTU Friedrichshafen GmbH
Wolfgang Mueller	SPD-Bundestagsfraktion
Axel Müller	Deutscher Bundestag
Christian Müller	Beschaffungsamt des BMI
Claudia Müller	Deutscher Bundestag
Dieter Müller	Neue Jadewerft GmbH
Patrick Müller	Siemens AG
Peter Müller-Baum	VDMA
Robert Müller	Südwestrundfunk
Stefan Müller	MTU Friedrichshafen GmbH
Dr. Wiebke Müller-Lupp	Christian-Albrechts-Universität zu Kiel
Yanina Müller	TZW: DVGW Technologiezentrum Wasser
Johannes Münz	KOW Watertreatment GmbH
Dr. Jörg Mutschler	VDMA
Ralf Nagel	Verband Deutscher Reeder
Ulf Nägele	Nägele Mechanik GmbH
Matthias Nahrath	Zeppelin Universität
Andreas Näser	NSB-Reederei
Christian Natterer	
Dipl.-Ing. Wolfgang Neuhuber	DHBW

Name	Organisation
Lars Neumann	Hamburger Hafen und Logistik AG
John H. Niemann	Wilhelmshavener Hafenwirtschafts-Vereinigung e.V.
Christoph Niendorf	Veinland GmbH
Markus Nölke	ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (spc)
Dr. Nico Nolte	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Dr. Kai Nürnberger	Fraunhofer FKIE
Arif Havas Oegroseno	Botschaft der Republik Indonesien
Corina Oehmichen-Pfähler	BALance Technology Consulting GmbH/NMMT Geschäftsstelle
Lauri Ojala	University of Turku
Dr. Rüdiger Ostrowski	Verband Spedition und Logistik NRW e.V.
Beate Ostrowski	DiaLog Ges. für Service und Kommunikation mbH
Benedikt Otte	Wirtschaftsförderung Bodenseekreis GmbH
Dr. Andreas Otto	Handelskammer Bremen – IHK für Bremen und Bremerhaven
Michael Ozegowski	ATLAS ELEKTRONIK GmbH
Rüdiger Pallentin	Lloyd Werft Bremerhaven GmbH
Carsten Panke	MTU Friedrichshafen GmbH, Hamburg
Eyk-Uwe Pap	Baltic Taucherei- und Bergungsbetrieb Rostock GmbH
Brian Parkin	Bloomberg LP
Kürsat Pehlivan	Sonstiges
Mathias Pein	PIENING PROPELLER – Otto Piening GmbH
Margit Pelzer	aquaMarine innovation
Dörthe Perbandt	Jade Hochschule
Jörg Peters	Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
Wiebke Petersen	Verband Deutscher Reeder
Dirk Petersjohann	ABEKING & RASMUSSEN Schiffs- und Yachtwerft SE
Jens Pfeiffer	Verband Deutscher Schiffsausrüster e.V.
Oliver Pfirmann	Vulkan kupplungsbau GmbH
Frank Pflugfelder	Hamburg Convention Bureau GmbH
Sandra Philipp	Schwäbische Zeitung Friedrichshafen
Elke Piepenbring	Daimler AG
David Pietsch	IWT Wirtschaft und Technik GmbH
Björn Pistol	Hamburg Port Authority
Axel Pläß	DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e.V.
Karl-Heinz Pliete	ver.di
Manuel Plösser	CDU Friedrichshafen
Alexandra Pohl	BG Verkehr Dienststelle Schiffssicherheit
Volker Possoegel	Zeppelin Power Systems GmbH & Co. KG
Johannes Post	HYDROMOD Service GmbH
Harald Pötter	Fr. Lürssen Werft
André Powilleit	Flensburger Schiffbau-Gesellschaft
Dr. Oliver Prang	Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Juliane Prause	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
Hedda Precht	PR-echt – Pressearbeit und Text
Matthias Probst	Lotsenbrüderschaft Nord-Ostsee-Kanal I
Elke Proß	Projektträger Jülich
Alfred Puhl	AG der Dillinger Hüttenwerke
Kathrin Puhlmann	Wirtschaftsförderung Bodenseekreis GmbH (WFB)

Name	Organisation
René Quade	Peene-Werft Wolgast GmbH & CO Kg
Dr. Bernhard Rabert	Rolls-Royce International Ltd
Prof. Dr. Michael Rachow	ver.di
Tobias Radloff	Ernst & Young
Edgar T. Raff	Internationale Wassersportgemeinschaft Bodensee e.V.
Claudia Rankel	Rolls-Royce Power Systems AG
Dr. Daniel Rapp	Stadt Ravensburg
Prof. Dr. Thomas Rauschenbach	Fraunhofer IOSB
Jan Reche	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Dr. Stephan Recher	SCISYS Deutschland GmbH
Jana Rehbein	PricewaterhouseCoopers GmbH WPG
Eckhardt Rehberg	Deutscher Bundestag
Wilhelm Rehm	ZF Friedrichshafen AG
Sebastian Reimann	DVZ Deutsche Verkehrs-Zeitung
Hagen Reinhold	MdB, Deutscher Bundestag
Andreas Renner	EnBW Energie Baden-Württemberg AG
Fregattenkapitän Daniel Reuter	Deutsche Marine/Marinekommando
Christoph Reuter	MacArtney Germany GmbH
Isabelle Rickmers	Zeaborn Ship Management GmbH & Cie. KG
Brigadier Rob Rider	Britische Botschaft, Berlin
Lothar Riebsamen	Deutscher Bundestag
Dr. Ricarda Rieck	Förderberatung "Forschung und Innovation" des Bundes
Ulrike Riedel	EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG
Lukas Ringsdorf	Deutscher Bundestag
Holger Ritter	DRYNET GmbH
Denis Robin	Secrétaire général de la mer, République Française
Jan Rode	Bundeswehr
Oliver Rolle	Büro des stellvertretenden Ministerpräsidenten in der Vertretung des Landes Baden-Württemberg beim Bund
Tobias Romey	Zeppelin Universität
Marcus Rönner	Stahlbau Nord GmbH
Rudolf Rothe	Staatliche Seefahrtsschule Cuxhaven
Dipl. Ing. FH Gerald Rowe	ZF Friedrichshafen
Christian Rucker	Bundesverband der Deutschen Sicherheits- und Verteidigungsindustrie e.V. – BDSV
Dr. Stefan Rudolph	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit Mecklenburg-Vorpommern
Christina Ruffert	Baden-Württemberg International GmbH
Dr. Thomas Rüggeberg	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Gerald Rynkowski	Veinland GmbH
Anja Sachse	Finanzministerium M-V
Dr. Silke Sadowski	DVV Media Group GmbH/Schiff&Hafen
Agus Salim	Botschaft der Republik Indonesien
Knut Sander	Robert Kukla GmbH
Bianca Sander	Port Energy Logistic GmbH
Stefan Saß	Verein Hamburger Spediteure e.V.
Frank Saß	EEW SPC Rostock
Ulrich Sattler	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle
Prof. Dr. Eberhard Sauter	Alfred-Wegener-Institut/GMT

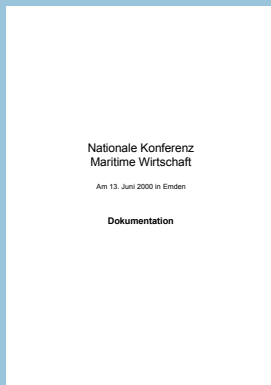
Name	Organisation
Kathleen Schacht	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Stefan Schad	IG Metall Rostock-Schwerin
Christian Schadow	Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft – ver.di
Hans Schaedla	ABEKING & RASMUSSEN Schiffs- und Yachtwerft SE
Stephan Schaller	Schaller Automation GmbH & Co KG
Peter Schallert	eurotec group GmbH
Jens-Aurel Scharner	Rostock Port GmbH
Rainer Schätzlein	Deutsches Verkehrsforum DVF
Dr. Andreas Schaumayer	Fraktion der Freien Demokraten
Ines Scheel	MV WERFTEN
Andreas Schell	Rolls-Royce Power Systems AG
Jörn Schepull	ver.di
Christian A. Schilling	Verband für Schiffbau und Meerestechnik
Martin Schindler	IG Metall Geschäftsstelle Wesermarsch
Hauke Schlegel	VDMA – Marine Equipment and Systems
Marcus Schlichting	Seehafen Stade e.V.
Holger Schlüter	Zeitschrift MarineForum
Julia Schmegner	Verkehrsministerium Baden-Württemberg
Michael Schmidmer	NORIS Group GmbH
Uwe Schmidt	Deutscher Bundestag
Wenko Schmidt	Liberty Blue Shipmanagement GmbH & Co. KG
Gabriele Schmiedel	Siemens Hydrogen Solutions
Andreas Schmitz	ECU WORLDWIDE (Germany) GmbH
Christian Schmoll	TAMSEN MARITIM GmbH
Frank Schnabel	Brunsbüttel Ports GmbH
Dr. Hanno Schnars	Fraunhofer IFAM
Markus Schneider	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Thorsten Schneider	Senator Executive Search Partners
Fabian Schott	Hochschule Emden/Leer
Dipl. Ing. Matthias Schröder	MTU Friedrichshafen
Timo Schubert	INTERTANKO
Stefan Schubert	ver.di
Beate Schuler	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Dietrich Schulz	Liberty Blue Shipmanagement GmbH & Co. KG
Jörg Schulz	Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Freie Hansestadt Bremen
Dr. Sabine Schulz	IHK zu Kiel
Dr. Jan Schulz	ICBM – Uni Oldenburg
Dieter Schumacher	BLG Logistics Group AG & Co. KG
Lothar Schüttpelz	Lürssen-Kröger Werft GmbH
Jörg Schütz	AG der Dillinger Hüttenwerke
Anne Schützler	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Susanne Schwaderer	Bildungsakademie der Handwerkskammer Ulm
Mike Schwake	PricewaterhouseCoopers GmbH
David Schwarz	MTU Friedrichshafen GmbH
Robert Schwarz	Landratsamt Bodenseekreis
Ragnar Schwefel	Verband für Schiffbau und Meerestechnik
Alexander Schwertner	RAIKESCHWERTNER GmbH

Name	Organisation
Maya Schwiegershausen-Güth	ver.di Maritime Wirtschaft
Jonny Schwolow	HHLA
Dr. Christof Schygulla	Fraunhofer IGD Rostock
Torben Seebold	Hamburger Hafen und Logistik AG
Dana Seidlitzki	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Matthias Seipel	Deutsche Marine
Claus Ulrich Selbach	SMM – Hamburg Messe
Aleksei Seliverstov	OOO „UralChimService“
Irina Seliverstova	Wissenschaftlicher Produktionsbetrieb „Unikom-Service“
Dr. Wolfgang Sichermann	Deutsches Maritimes Zentrum e.V.
Dirk Sielaff	Deutscher Bundestag
Peter Sierk	Peters Werft GmbH
Dr. Wolfgang Sigg	Gemeinderat Friedrichshafen
Hugh Sinclair	Airbus Defence and Space GmbH
Peter Singer	HGH Hafenprojektgesellschaft Helgoland mbH
Jörg Singer	Gemeinde Helgoland
Carsten Sippel	Lloyd Werft Bremerhaven GmbH
Jens Slama	GS1 Germany GmbH
Aleksandr Sominin	Handels- und Wirtschaftsvertretung der Russischen Föderation
Helene Sommer	IG Metall
Billy Sommer	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Frederik Alexander Spenner	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Dr. Florian Sprenger	Projekträger Jülich
Dr.-Ing. Christopher Stanik	NOW GmbH
Lukas Steilen	Berufsbildende Schulen I Arnoldi-Schule Göttingen
Carin Steinbach	Hamburg Messe und Congress GmbH
Dr. Anja Stenger	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Dr. Hans-Joachim Stietzel	MHI Vestas Offshore Wind
Andreas Stöber	ZF Friedrichshafen AG
Maik Stoevhase	Wärtsilä SAM Electronics GmbH
Dr. Paul Stott	Newcastle University
Carsten Strähle	Hafen Stuttgart GmbH
Anastasia Strauch	Begleitung von Christina Hoofdman
Martin Strehle	Bosch Rexroth AG
Tom Strerath	BLG Cargo Logistics
Hans-Joachim Stricker	Deutsches Maritimes Institut
Lena Ströbele	Fr. Lürssen Werft GmbH & Co. KG
Michael Ströh	Hafentechnische Gesellschaft
Stefan Stuck	KAPSCH CarrierCom D GmbH
Karsten Suchier	MTU Friedrichshafen
Norman Südekum	WAGO Kontakttechnik GmbH & Co. KG
Michael Suhr	Korean Register
Dr. Björn Swinarski	Industrie- und Handelskammer zu Rostock
Manuela Swoboda	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Klaus Tappeser	Regierungspräsidium Tübingen
Franz Tekbas	Jäger Mare Solutions
Daniel Testa	Forschungszentrum Jülich GmbH

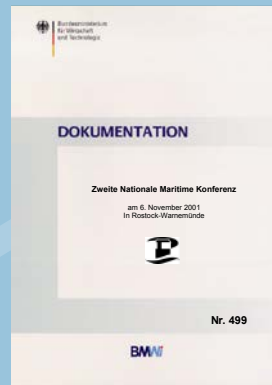
Name	Organisation
Reiner Thau	ver.di
Michael Theobald	Schaller Automation GmbH & Co KG
Eva Thiede	Kraken Power GmbH
Hannes Thiede	F. Laeisz GmbH
Dr. Jochen Tholen	Universität Bremen
Doreen Thoma	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Noack Thoralf	DLR Institut für Kommunikation und Navigation
Elisabeth Thouet	SWR Studio Friedrichshafen
Dr. Christian Thyes	Fraunhofer LBF
Dr. Gunnar Tietze	GeoTopic Hydrographie
Karsten Timmerherm	Yacht- und Bootswerft Heinrich Michelsen
Angela Titzrath	Hamburger Hafen und Logistik AG
Stefan Trautmann	Südkurier
Torsten Turla	GMT/MacArtney
Dominik Ulke	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Christina Ulrichs	Reederei Baltrum-Linie GmbH & Co. KG
Ralf Utz	IDAN GmbH
Ayhan Uyanik	REUTERS TV
Johannes Van Ameijden	Damen Schelde Naval Shipbuilding
Willem van der Schalk	A.hartrodt Deutschland (GmbH & Co) KG
Tomke van Loh	Handelshaus Bremen GmbH & Co. KG
Daniel Vincen	Airbus Defence and Space GmbH
Michael Vinnen	Reederei F. A. Vinnen & Co.
Tilo Vogdt	IOLOS AG
Matthias Vogel	MTU Friedrichshafen GmbH
Uwe Vögele	in-innovative navigation GmbH
Dr. Bernhard Vogt	KfW IPEX-Bank
Robert Völkl	Bremer Rhederverein
Rainer Völmle	AGI Press & BOX Intermodal & Containers
Richard von Berlepsch	Hapag Lloyd AG
Arne von Maydell	RAIKESCHWERTNER GmbH
Kerstin von Stürmer	NDR 90,3
Prof. Dr. Werner von Unruh	Jade Hochschule, Fb Seefahrt/GSHW
Dr. Georg Vozikis	Airbus Defence and Space GmbH
Thomas Wagner	Deutschlandfunk/SWR
Daniel Wagner	ver.di
Korbinian Wagner	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Tilo Wallrabenstein	Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland
Prof. Dr. Christoph Wand	Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere
Prof. Dr. Ralf Wandelt	Jade Hochschule, Fachbereich Seefahrt und Logistik
Steffen Wanke	Bugsier Reederei
Jakob Weets	Spedition Jakob Weets E.K.
Achim Wehrmann	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Iris Wehrmann	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Peter-Paul Weiler	BILDKRAFTWERK GbR
Frank Weinert	MTU Friedrichshafen GmbH
Marc Weis	Navigation Today

Name	Organisation
Melanie Weiser	KAS Hochschulgruppe Friedrichshafen
Cornelia Weißmann	FDP/DVP Fraktion BW
Leonhard Weixler	Bauer Maschinen GmbH
Dr. Patrick Wendisch	Lampe & Schwartze KG
Ralph Werner	ver.di
Oliver Werning	AEROMARITIME Systembau GmbH
Carolin Werren	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Ralf Wessel	Oldenburgische Landesbank AG
Frank Wessels	Emder Schlepp-Betrieb GmbH
Michael Westhagemann	Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Henni Weweler	GEA Westfalia Separator Group GmbH
Carsten-S. Wibel	A&R Special Vessels GmbH
Anke Wibel	Deutsche Seemannsmission
Norbert Wiedemann	Raytheon Anschütz GmbH
Arnd Wiegmann	Reuters News Pictures
Matthias Wiese	Maritimes Cluster Norddeutschland
Henriette Wildnitz	Auslandshandelskammer Greater China/Deutschlandbüro
Ines Wildschütz	BMF
Dr. Michael Willmann	Woodward L'Orange
Dr. Valerie Wilms	ehem. Mitglied des Bundestags
Miriam Winter	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Dr. Rolf Wirtz	thyssenkrupp Marine Systems GmbH
Prof. Dr. Hans-Heinrich Witte	Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt
Prof. Willi Wittig	Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere (VDKS)
Bernd Wittorf	German Naval Yards Kiel
Nicolai Woelki	Deutscher Nautischer Verein von 1868 e.V.
Lothar Wölfle	Landratsamt Bodenseekreis
Stefan Wratschko	Albia Marine GmbH
Carl Philipp Wrede	Institut für den Schutz maritimer Infrastrukturen (DLR e.V.)
Anna Wroblewski	DVV Media Group GmbH/Schiff&Hafen
Aron Young	Scandlines Deutschland GmbH
Matthias Zelinger	VDMA e.V.
Sabine Zeller	Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt
Jochen Zerrahn	Meyerwerft
Dr. Leshan Zhang	China Classification Society Europe GmbH
Prof Pawel Ziegler	Maritimes Zentrum Hochschule Flensburg
Dr. Saskia Ziemann	Projekträger Karlsruhe
Thomas Zieroth	Zeppelin Universität
Joachim Zimmermann	Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V.
Erik Zinke	PricewaterhouseCoopers
Achim Zinser	MTU Friedrichshafen GmbH
Frank Zühlke	IHK Nord e.V.
Dennis Zumbach	MTU Friedrichshafen GmbH
Ulf Zumkley	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Norman Zurke	Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.
Dr. René Zweigel	Institut für Regelungstechnik an der RWTH Aachen University

Übersicht aller bisherigen Nationalen Maritimen Konferenzen



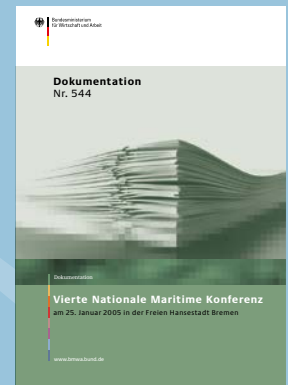
2000 in Emden



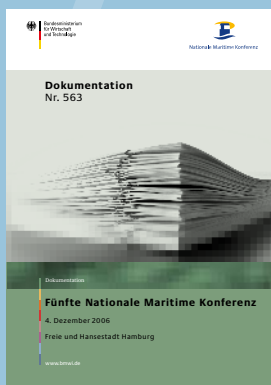
2001 in Rostock-
Warnemünde



2003 in Lübeck



2005 in Bremen



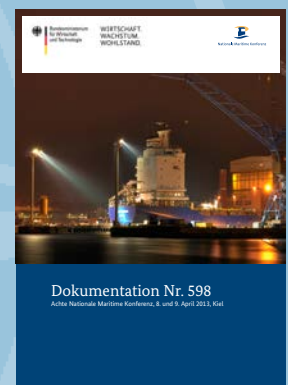
2006 in Hamburg



2009 in Rostock



2011 in Wilhelmshaven



2013 in Kiel



2015 in Bremerhaven



2017 in Hamburg

