



DOKUMENTATION



3. Nationale Maritime Konferenz in Lübeck

Nr.: 520

Stand: Juni 2003

Herausgegeben vom Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
- Referat Kommunikation und Internet (LP4) -

ISSN 0342 - 9288 (BMWA-Dokumentation)

www.bmwa.bund.de

Der Umwelt zuliebe gedruckt auf 100% Recyclingpapier

Dritte Nationale Maritime Konferenz

am 26. Mai 2003

in Lübeck



Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort von Staatssekretär Dr. Axel Gerlach Koordinator für die Maritime Wirtschaft	2
Ansprache des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit Wolfgang Clement am Vorabend der Konferenz	5
Konferenzprogramm Thematik und Besetzung der Workshops I bis IV	10
Eröffnungsplenum	
Begrüßung durch den Bürgermeister der Hansestadt Lübeck Bernd Saxe	13
Eröffnungsansprache der Ministerpräsidentin des Landes Schleswig-Holstein Heide Simonis	16
Grußwort der Bundesministerin für Bildung und Forschung Edelgard Bulmahn, MdB	21
Abschlussplenum	
Grußwort des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Dr. Manfred Stolpe	26
<i>Berichte der Vorsitzenden der Workshops</i>	
Workshop 1: Bundesministerin für Bildung und Forschung Edelgard Bulmahn, MdB "Bildung, Forschung, Innovation - die maritime Zukunft gestalten"	29
Workshop 2: Frank Teichmüller "Zukunft des Schiffbaus in Deutschland - Rahmenbedingungen und Märkte -"	32
Workshop 3: Konsul Horst Rahe "Maritime Verkehrswirtschaft - die Zukunft von Schifffahrt und Häfen sichern"	36
Workshop 4: Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein Prof. Dr. Bernd Rohwer "Meerestechnik/Offshore-Technik - Deutschlands Präsenz auf dem Weltmarkt stärken -"	40
Rede des Bundeskanzlers Gerhard Schröder	47
Arbeitspapier des Koordinators für die Maritime Wirtschaft	54
Teilnehmerliste	82



Vorwort

**von Staatssekretär
Dr. Axel Gerlach**

Koordinator für die Maritime Wirtschaft

Als Koordinator für die Maritime Wirtschaft war es mir eine Freude, im Namen und Auftrag des Bundeskanzlers die Dritte Nationale Maritime Konferenz am 26. Mai 2003 in Lübeck vorzubereiten. Rund 550

Teilnehmer führten in vier Workshops und in vielen Begegnungen am Rande der Konferenz intensive Diskussionen. In ersten Reaktionen ist die Konferenz durchweg positiv bewertet worden. Jetzt geht es an die politische Umsetzung der Konferenzergebnisse.

Der Bundeskanzler hat bereits eine Folgekonferenz in Bremen oder Hamburg angekündigt. Für die künftige Arbeit des Maritimen Koordinators begrüßte er ausdrücklich die Anregung, zwischen den maritimen Konferenzen **Ergebnis- bzw. Fortschrittskontrollen** vorzunehmen, um effizient und ergebnisorientiert die politische Umsetzung der Nationalen Maritimen Konferenzen sicher zu stellen. Die Umsetzung des Kanzlerauftrages nach konsequentem Controlling wird eine erste Konsequenz aus der Dritten Nationalen Maritimen Konferenz sein.

Trotz des gegenwärtig schwierigen wirtschaftlichen Umfeldes sind die Stimmungen und die Zukunftsaussichten in der maritimen Wirtschaft positiv. Dies soll nicht darüber hinwegtäuschen, dass eine Reihe von Einzelfragen bisher noch nicht befriedigend gelöst werden konnten.

In der Frage der **Vernetzungspotenziale** für die maritime Wirtschaft sieht die Bundesregierung unveränderten Handlungsbedarf, der zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit dieses Wirtschaftszweiges beitragen muss.

Die Bundesregierung hat sich national und international stark für die **Schiffbauindustrie** eingesetzt, so etwa durch Unterstützung der WTO-Klage gegen Korea, durch temporäre

Schutzmaßnahmen gegenüber der Dumpingpolitik Koreas, durch Förderung schiffbaubezogener Forschung etc. Die Bundesregierung wird diese Politik fortsetzen.

Der Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen auf dem Schiffbauweltmarkt dienen insbesondere auch Verhandlungen zum OECD-Schiffbau-Übereinkommen, die konstruktiv begleitet werden.

Bundeskanzler Schröder und Bundesminister Clement haben erklärt, dass die Bundesregierung den notwendigen Strukturwandel in der deutschen Schiffbauindustrie durch Innovationsförderung unterstützen wird.

Ebenso muss der **Schifffinanzierungsstandort** Deutschland seine Attraktivität erhalten. Deshalb gilt es, die Gewährung marktnaher Landesbürgschaften sicher zu stellen und mit der neuen CIRR-Regelung ein Finanzierungsinstrument anzubieten, das in anderen Ländern existiert.

Für den **Seeverkehrsstandort** Deutschland hat die Konferenz vor allem zwei herausragende Ergebnisse gebracht:

- ◆ Zum einen bleibt die Tonnagesteuer in ihrem Kern unangetastet. Die Möglichkeit, die Option für die Tonnagesteuer um bis zu drei Jahre hinauszuschieben, bleibt erhalten. Modifikationen werden sich auf die künftige Verhinderung einer missbräuchlichen Nutzung dieses Instruments beschränken.
- ◆ Zum anderen gibt es die politische Zusage der Bundesregierung, ihren bisherigen Beitrag zur Senkung der Lohnnebenkosten substanziell zu erhöhen, um dem nach wie vor bestehenden Ausflaggingstrend nachhaltig zu begegnen. Diese Zusage ist allerdings an die Erwartung geknüpft, dass damit der Ausflaggingstrend nicht nur gestoppt wird. Die Reedereien werden an ihren auf der Konferenz gemachten Ankündigungen gemessen, insbesondere innerhalb der nächsten zwei Jahre mindestens rund 100 Schiffe wieder unter deutsche Flagge zu bringen und ihren Ausbildungsbeitrag zu erhöhen. Die Gewerkschaften haben ihrerseits bekundet, für Gespräche mit Ziel einer Flexibilisierung der Schiffsbesetzungsverordnung offen zu sein, wenn es zu der erwarteten Trendumkehr bei den Ausflaggingen kommt. Für mich ist dieses Zusammenwirken ein Beleg dafür, dass komplexe Probleme nur in gemeinsamen Kraftanstrengungen gelöst werden können.

Im Bereich der **Hafenwirtschaft** lag der thematische Schwerpunkt bei der Optimierung der für die Transportkette wichtigen Hinterlandanbindungen. Ich freue mich, dass es hier im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung zu entsprechenden Prioritätensetzungen gekommen ist. Über

die noch offenen Probleme in diesem Bereich bin ich mir gleichwohl bewusst. Anzuregen wäre, dass die hafenwirtschaftlichen Probleme bei der nächsten Nationalen Maritimen Konferenz eine hervorgehobene Rolle spielen.

Mit dem **Forschungsprogramm** "Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert" wird die F&E-Förderung der Schifffahrt und der maritimen Industrie auf eine breite Grundlage gestellt.

Die Konferenz hat insbesondere auch die wachsende Bedeutung der **Meerestechnik**-Branche gezeigt.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Dritte Nationale Maritime Konferenz des Bundeskanzlers erfreuliche Fortschritte in den verschiedenen Bereichen der maritimen Wirtschaft erbracht hat. Insgesamt ist die maritime Wirtschaft auf einem guten Weg. Ich hoffe, hierzu den einen oder anderen Beitrag geleistet zu haben, und danke allen, die mich dabei unterstützt haben.

Ihr

Dr. Axel Gerlach

Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit

Koordinator für die Maritime Wirtschaft

Ansprache des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit Wolfgang Clement am Vorabend der Konferenz

„Herr Bürgermeister,
Herr Stadtpräsident,
Herr Kollege Rohwer,
verehrte Kolleginnen und Kollegen, meine sehr verehrten Damen und Herren,

ich freue mich sehr, dass ich bei Ihnen heute Abend schon in Lübeck zu Gast sein darf. Es ist eine Freude, in Ihre Stadt zu kommen. Wenn man bei diesem Wetter nach Lübeck kommt, dann hat man sofort die Geschichte der Hanse und auch die Probleme natürlich der Wirtschaft, der Schiffswirtschaft insgesamt vor Augen. Aber es ist wirklich ein Genuss, Ihre Stadt zu erleben.

Ich habe das schon aus allen möglichen Dimensionen getan. Vorhin habe ich erzählt, dass ich vor einiger Zeit mal mit dem heutigen Bundespräsidenten mit dem Hubschrauber über Lübeck gekreist bin, um dann hier zu landen. Das ist ein einmaliges Bild dieser Stadt, und es ist ein faszinierendes Bild, sicher eine der schönsten deutschen Städte, in der Hanse wirklich eine Marke, ein Ereignis für alle, die damit zu tun haben. Um so mehr verstehe ich, Herr Bürgermeister, Ihre Sorgen bezogen auf die Zukunft des Schiffbaus.

Die Hanse, die Wirtschaft, die maritime Wirtschaft, zu der wir ja heute zusammengekommen sind und über die wir morgen intensiv sprechen werden, hat ja für Ihre Stadt immer Handel und Wandel und Weltoffenheit bedeutet und natürlich auch wirtschaftliche Prosperität. Es hat den Menschen immer Mut, bis hin zum Wagemut abverlangt, und viele haben damit ihre Stadt und die gesamte Region in der Wirtschaft vorangebracht. Um so mehr verstehe ich die Sorgen, die Sie haben, wenn der Schiffbau in Ihrer Stadt auf dem Spiel steht. Und ich kann es sehr wohl verstehen, auch als jemand, der aus dem Binnenland kommt, der aber auch einige Diskussion und einige Industriegeschichte kennt, dass Sie alle Kräfte darauf verwenden wollen, das was erhaltenswert und was zu erhalten möglich ist, auch tatsächlich zu erhalten.

Was wir dazu beitragen können, was wir für die Bundesregierung dazu beitragen können, das versuchen wir zu tun. Wir treffen uns ja hier, meine Damen und Herren, hier morgen in einer insgesamt nicht einfachen Zeit. Wir Deutsche haben ja noch eine Neigung, diese nicht einfache Zeit noch etwas kritischer darzustellen, als es ohnehin geboten ist. Wenn ich heute so die Schlagzeilen lese über die drohende Deflation in Deutschland, und wenn ich das dann meistens damit begründet lese, dass beispielsweise die Ölpreise fallen, dann habe ich in meinem naiven Verstand immer die Vorstellung, dass niedrige Ölpreise und fallende Ölpreise gut sein könnten

für die Unternehmen, gut für die Verbraucher. D.h. ich hoffe, dass Sie von diesem Preisverfall - wie es heutzutage beim Öl heißt - profitieren und daraus möglicherweise auch Investitionen machen, statt darüber - wie wir in Deutschland das sehr gerne tun - zu lamentieren.

Also, die Situation ist schwierig, aber das ist kein Grund - denke ich - ohne Zuversicht in die Zukunft zu schauen. Warum ist die Situation so schwierig? Wir haben eine außerordentlich komplizierte weltwirtschaftliche Lage. Das hat zu tun mit der Wirtschaft in Amerika, mit der Situation der Wirtschaft in Europa und mit den Ereignissen auf der ganzen Welt, mit den Zuspitzungen im Nahen Osten, die wir hoffentlich überwinden können, wie in Lateinamerika und anderen Regionen.

Sie haben, was die maritime Wirtschaft angeht, insgesamt zu tun mit den teilweise schrecklichen Ereignissen auf der Welt: Krieg, internationaler Terrorismus, die die maritime Wirtschaft insgesamt belasten.

Wir haben es zu tun damit, dass wir auf einer globalisierten Welt mit einem unnachsichtigen Wettbewerb konfrontiert sind, der in innerdeutschen Reformdiskussionen viel zu kurz kommt, und wir müssen uns darauf einstellen, was aus anderen Staaten auf uns zukommt oder schon vorhanden ist an Kräften, an wettbewerblichen Kräften. Wir haben es zu tun mit Wettbewerb, und Herr Kollege Rohwer hat schon darauf hingewiesen, der nicht fair ist, der mit Dumping-Preisen arbeitet, wie der koreanische Schiffbau und gegen den - wie ich finde - wir zu Recht mit der Europäischen Union eine Antwort - jedenfalls für die Zeit - gefunden haben. Aber wir wissen alle, dass damit noch nicht das Ende solcher Formen des Wettbewerbs gekommen ist. Das auch nicht, wenn wir bei der WTO erfolgreich sein sollten mit den Regeln der WTO, sondern, dass in China, Vietnam neue Kapazitäten aufgebaut werden in überdimensionierter Form, jedenfalls was die weltwirtschaftlichen Erwartungen angeht, den Markt angeht. Und wovon wir annehmen und befürchten müssen, dass dort ebenfalls ein Wettbewerbsverhalten einreißt, das nicht akzeptabel wäre.

Und wir haben natürlich zu tun mit einer Situation in Deutschland, die ebenfalls nach Veränderungen, nach Erneuerungen ruft. Das gilt natürlich nicht nur für die Schifffahrt und die maritime Wirtschaft, sondern gilt für die deutsche Wirtschaft insgesamt. Wir sind also hier an einem Scheidepunkt, an dem wir uns Klarheit verschaffen können und verschaffen müssen, was zu tun ist in Deutschland und das, was zu tun ist für die gesamte maritime Wirtschaft im Konkreten. Und ich bin auch überzeugt, dass wir morgen zu Antworten kommen, zu gemeinsamen Antworten wenn irgend möglich.

Ich denke, dass von Seiten der Bundesregierung ein sehr wichtiges Signal gesetzt ist. Ich bin ja nun zum ersten Mal bei einer solchen maritimen Konferenz, der 3. Maritimen Konferenz. Ich meine, dass die Bundesregierung, dass der Bundeskanzler selbst mit Herrn Gerlach als seinem

Koordinator für die maritime Wirtschaft deutlich gemacht haben, welche Bedeutung wir diesem Bereich, diesem Sektor der Wirtschaft geben. Und ich denke, dass wir, dass der Bundeskanzler das nicht nur verbal getan hat, sondern dass wir auf diesem Weg ja auch gemeinsam einige Fortschritte erzielt haben.

Wir haben beispielsweise nicht zuletzt auf Druck der deutschen Bundesregierung, des Bundeskanzlers mit der Europäischen Union eine Antwort gegeben - geben können - auf die koreanische Dumping-Politik.

Wir sind erfolgreich, das kann ich - glaube ich - heute schon sagen, mit unserem Bemühen, die europäische Kommission dazu zu bewegen, Bürgschaften, Landesbürgschaften, die notwendig sind, auch zu akzeptieren mit Interpretationen, die wir zur Verfügung gestellt haben in der Zusammenarbeit mit den Ländern, und dass wir erwarten können, dass diese Form der Unterstützung der maritimen Wirtschaft akzeptiert wird. Und ich gehe auch davon aus, dass uns dies gelingt.

Wir sind bereit - so haben wir in Gesprächen mit den Vertretern der maritimen Wirtschaft deutlich gemacht - wir sind bereit, uns zu beteiligen an Bemühungen, die die Innovationsfähigkeit der maritimen Wirtschaft, des Schiffbaus insbesondere. Wir sind in konkreten europäischen Diskussionen zu diesem Thema. Ich bin überzeugt, dass es notwendig ist, Signale auszusenden, die dem Schiffbau nicht zuletzt in Deutschland, in Europa auch Perspektiven über die Zeit hinaus geben.

Wir sind bereit, in schwierigen Phasen des Schiffbaus, beispielsweise der maritimen Wirtschaft insgesamt, aber jetzt vor allem des Schiffbaus, mit Ihnen zusammenzuarbeiten. Und wir sind bereit, Ihnen die Instrumente der Beschäftigungspolitik, die wir zur Zeit erneuern, zur Verfügung zu stellen, um - und zwar ganz konkret - schwierige Phasen, die es gibt, unternehmerische Phasen, überwinden zu können.

Ich denke, dass wir das morgen alles zu konkretisieren haben, aber ich möchte sehr deutlich machen, dass wir von Seiten der Bundesregierung aus die maritime Wirtschaft als den Gesamtbegriff nehmen, Herr Kollege Rohwer. Die maritime Wirtschaft keineswegs als einen von vielen Sektoren der deutschen Wirtschaft sehen, dass wir den Schiffbau nicht als eine zu vernachlässigende industriepolitische Größe sehen, sondern dass wir ihr einen Rang und eine Perspektive geben, auf die wir mit entsprechenden Mitteln - soweit sie uns zur Verfügung stehen - antworten und reagieren werden.

Ich finde es sehr wichtig, dass wir uns deutlich machen - und ich komme ja nicht unmittelbar aus diesem Sektor - ich finde sehr wichtig, dass wir deutlich machen, dass wir mit dem Schiffbau, dass wir mit der maritimen Wirtschaft einen Anspruch haben und dass wir damit antreten mit einer Zukunftsperspektive, nicht um etwas zu verteidigen, was über die Jahre und Jahrzehnte und Jahrhunderte entstanden ist, sondern um etwas nach vorn zu bringen und im Wettbewerb bestehen zu lassen; nach vorn zu bringen, was Zukunft hat. Und ich bin überzeugt, dass der Schiffbau in Europa, dass die technologische Kompetenz, die wir hier in Deutschland beispielsweise im Schiffbau haben, dass wir die Systemkompetenz, die wir im Schiffbau haben, dass die Kompetenz der Zulieferer, die wir haben, dass die geeignet sind, dem Schiffbau, der maritimen Wirtschaft insgesamt eine Perspektive zu geben.

Und es ist mir sehr wichtig, deutlich zu machen: Ansonsten werden wir weder in Europa noch in der Weltwirtschaft bestehen können, wenn wir dies nicht klar machen. Es geht nicht um die Verteidigung irgend eines wirtschaftlichen Bereichs, meinetwegen auch aus sozialen Gründen, wie das in anderen industriellen Sektoren der Fall sein kann und der Fall ist. Sondern es geht darum, einer Industrie, einem Wirtschaftszweig, der Zukunft hat, diese Zukunft auch wirklich zu gewährleisten.

Und dazu gehören vor allen Dingen faire Bedingungen in Europa, und dazu gehören faire weltwirtschaftliche Bedingungen. Darum ringen wir.

Dazu gehört natürlich, meine Damen und Herren, dass wir zusammenwirken. Das wird man nicht zustande bringen, wenn jeder für sich arbeitet. Dazu gehört auch, dass wir uns unternehmerisch auf die Konkurrenz einstellen, die es weltwirtschaftlich gibt, aus Europa und darüber hinaus. Dazu gehört, dass wir in Europa ein Einvernehmen darüber erzielen, dass dieser industrielle Sektor Schiffbau einer der zukunftsfähigen industriellen Sektoren ist, den wir haben. Allzu viel haben wir ja nicht.

Herr Kollege Rohwer hat ja darauf hingewiesen: Wir haben in Europa aus meiner Wahrnehmung in der zurückliegenden Zeit industriepolitisch viel zu defensiv argumentiert. Viel zu sehr argumentiert aus einer Binnensicht, viel zu sehr aus einem gewissen europäischen Kleinklein, statt zu sehen, dass wir aus den großen wirtschaftlichen Regionen USA plus Kanada und Mexiko oder Asien, dass wir aus diesen Regionen, die eigentlichen Konkurrenten haben. Und damit wir diesen Konkurrenten gewachsen sind, müssen wir in Europa die Voraussetzungen schaffen.

Es ist sehr wichtig, dass der Bundeskanzler mit dem französischen Staatspräsidenten zusammen, mit dem britischen Premier zusammen die Initiative ergriffen hat, um der Industriepolitik in Europa, in der Europäischen Union wieder einen solchen Rang zu geben. Ich

habe längst gelernt, dass andere Gesichtspunkte - mir war das nicht von Haus aus mitgegeben, als jemand, der aus dem Ruhrgebiet kommt - ich habe längst gelernt, dass Industriepolitik ohne eine vorausschauende, nachhaltige Umweltpolitik keine Zukunft hat. Wir alle wissen, dass wir die Verbraucher im Blick haben müssen, wenn wir über wirtschaftliche Entwicklung sprechen. Aber wir müssen auch vor Augen haben - und das ist in Europa unterschätzt worden und vernachlässigt worden -, dass unsere Industrien in der Weltwirtschaft bestehen müssen, dass sie nicht nur im europäischen Wettbewerb bestehen können müssen, sondern auch im Wettbewerb mit den anderen großen Weltregionen. Das ist entscheidend, und um diese Rückgewinnung einer solchen Sichtweise und einer solchen Position in Europa geht es in den Diskussionen, die wir vor uns haben, auch.

Ich finde außerordentlich wichtig, dass die Initiative zu „Leadership 2015“ ergriffen worden ist, d.h. ja, dass wir eine Perspektive haben - solche Daten sind ja heute außerordentlich wichtig: 2010, 2015 - das ist erstens langfristig - und es ist wichtig für die Industrie, langfristig denken und arbeiten zu können. Und zweitens zeigt es, dass wir über den Tag hinaus dem modernen Schiffbau und der maritimen Wirtschaft eine Zukunftsperspektive geben. Wir werden morgen die Fragen beantworten, die hier aufgeworfen worden sind. Wir werden - denke ich - morgen Lösungen, Lösungswege skizzieren können, die - denke ich und das erwarte ich -, die Erwartungen aus der maritimen Wirtschaft zu beantworten suchen, so weit das mit den politischen Mitteln einer Bundesregierung möglich ist, soweit das in der Zusammenarbeit miteinander geht.

Und ich bin überzeugt, dass wir dann auch die Möglichkeit haben, im Zusammenwirken mit der maritimen Wirtschaft - und mir liegt daran - auch dem Schiffbau eine Perspektive, eine verlässliche Perspektive zu geben über eine lange Strecke. Und daran arbeiten wir. Und unser Interesse ist, das mit Ihnen zusammen zu tun.

Ich bin überzeugt, dass wir auf diesem Weg Erfolg haben können und Erfolg haben werden.

Ich danke Ihnen sehr und freue mich auf die Diskussion.“

Dritte Nationale Maritime Konferenz

am 26. Mai 2003 in der
Musik- und Kongresshalle
(MuK)
der Hansestadt Lübeck

Programm

8.30 Uhr, Konzertsaal
der Musik- und Kongresshalle

Eröffnungsplenum

Begrüßung
durch den Bürgermeister
der Hansestadt Lübeck,

Bernd Saxe

Eröffnungsansprache
der Ministerpräsidentin
des Landes Schleswig-Holstein,

Heide Simonis

Grußwort
der Bundesministerin für Bildung und Forschung,
Edelgard Bulmahn

Grußwort
des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit,
Wolfgang Clement

9.15-11.00 Uhr, verschiedene Räume

Beratungen in den Workshops Teil I

11.00-11.30 Uhr Kaffeepause

11.30-13.00 Uhr

Beratungen in den Workshops Teil II

13.00-14.30 Uhr Mittagessen, Kaffee

15.00 Uhr, Konzertsaal
der Musik- und Kongresshalle

Abschlussplenum mit dem Bundeskanzler

Grußwort
des Bundesminister
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen,

Dr. Manfred Stolpe

Berichte der Vorsitzenden der Workshops

**Rede
des Bundeskanzlers Gerhard Schröder**

Workshop 1

**Bildung, Forschung, Innovation
– die maritime Zukunft gestalten**

Ort:

MuK, Konzertsaal

Vorsitz:

Edelgard Bulmahn, MdB
Bundesministerin für Bildung und Forschung

Podium:

Reinhard Meyer
Staatssekretär
im Ministerium für Wirtschaft
des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Heinz Ratzmann
Geschäftsführer
der Nordseewerke GmbH, Emden

Dirk Lindenau
Geschäftsführer der
Lindenau Schiffswerft
und Maschinenfabrik GmbH, Kiel

Dr.-Ing. Alexander Nürnberg
Geschäftsführer der HATLAPA, Uetersen

Dr. Hans G. Payer
Mitglied des Vorstandes
des Germanischen Lloyd, Hamburg

Prof. Dr.-Ing. Robert Bronsart
Universität Rostock

Prof. Dr. Eike Lehmann
Technische Universität Hamburg-Harburg

Workshop 2

**Zukunft des Schiffbaus in Deutschland
– Rahmenbedingungen und Märkte**

Ort:

MuK, Orchestersaal

Vorsitz:

Frank Teichmüller
Bezirksleiter der IG Metall Küste

Wolfgang Clement
Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit

Podium:

Reinhold Robbe, MdB
Vorsitzender des Verteidigungsausschusses
des Deutschen Bundestages

Dr. Harald Ringstorff
Ministerpräsident
des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Herbert von Nitzsch
Vorsitzender der Geschäftsführung
der Blohm+Voss GmbH, Hamburg

Bernard Meyer
Geschäftsführender Gesellschafter
der Jos. L. Meyer GmbH, Papenburg

Fred Garbe
Geschäftsführer der Flensburger
Schiffbaugesellschaft, Flensburg

Frank Schubert
Vorsitzender des Vorstandes
der AG Schiffbau- und Offshore-Zulieferer
im VDMA

Prof. Dr. Stefan Krüger
Technische Universität Hamburg-Harburg

Christian Murach
Kreditanstalt für Wiederaufbau

Workshop 3

**Maritime Verkehrswirtschaft
– die Zukunft von Schifffahrt
und Häfen sichern**

Ort:

Hotel Mövenpick, Prismensaal

Vorsitz:

Konsul Konrad Horst Rahe
Geschäftsführender Gesellschafter
der Deutschen Seereederei GmbH, Rostock

Podium:

Angelika Mertens, MdB
Parlamentarische Staatssekretärin
im Bundesministerium
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Anette Faße, MdB
Stellvertretende Vorsitzende des Ausschusses
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und
Mitglied des Haushaltsausschusses
des Deutschen Bundestages

Jan Kahmann
Ressortleiter Verkehr im Bundesvorstand ver.di

Georg Waischnor
Managing Director
ShortSeaShipping Promotion Center, Bonn

Frank Leonhardt
Vorsitzender des Verbandes Deutscher Reeder

Manfred Evers
Mitglied des Vorstandes des
Zentralverbandes Deutscher Seehafenbetriebe

Heinz Hofmann
Präsident des Bundesverbandes der
Deutschen Binnenschifffahrt

Workshop 4

**Meerestechnik/Offshore-Technik
– Deutschlands Präsenz
auf dem Weltmarkt stärken**

Ort:

MuK, Konferenzraum 1-3

Vorsitz:

Prof. Dr. Bernd Rohwer
Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein

Podium:

Wilfried Voigt
Staatssekretär
im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein

Stephan Kohler
Geschäftsführer
Deutsche Energie-Agentur GmbH, Berlin

Dr.-Ing. Wolf-Dieter Longrée
Geschäftsführer
der IMPaC Offshore Engineering GmbH, Hamburg

Dr.-Ing. Joachim Schwarz
Vorsitzender des Vorstandes
der Gesellschaft für Maritime Technik

Holger Klindt
Geschäftsführer
des Zentrums für
angewandte Meereswissenschaften, Kiel

Dr. Uwe Waller
Institut für Meereskunde der Universität Kiel

Begrüßung durch den Bürgermeister der Hansestadt Lübeck

Bernd Saxe

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich habe Sie in meiner kleinen Begrüßung gestern Abend bereits herzlich willkommen geheißen und will dies heute Morgen gerne wiederholen.

Gestern Abend habe ich zudem ein paar Worte zu Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der Hansestadt Lübeck als Werftenstandort gesagt.

Gestatten Sie mir, dass ich heute Morgen ein paar Sätze zum Thema Hafen sage, denn Lübeck ist nicht nur ein jahrhundertealter Schiffbaustandort, sondern selbstverständlich mindestens genauso lange ein herausragender Hafenstandort; der größte deutsche Ostseehafen, der größte Fährhafen Europas. 25 Mio. Tonnen jährlich werden über die privaten und öffentlichen Häfen dieser Stadt umgeschlagen. 122 Abfahrten gehen wöchentlich zu allen Zielen im Ostseeraum.

Das zeigt, dass dieser Hafen von einer großen Bedeutung ist, dass dieser Hafen eine große Rolle spielt, dass er natürlich auch innerhalb der Hansestadt Lübeck als Wirtschaftsfaktor, als Arbeitgeber eine große Rolle spielt - 5000 Arbeitsplätze direkt und indirekt hängen an diesem Hafen. Und die Hansestadt Lübeck ist natürlich bestrebt und interessiert, den Hafen weiter auszubauen, die Chance noch intensiver als schon bisher zu nutzen, den Hafen als große Logistikscheibe im Ostseeraum zu entwickeln.

Seit Anfang der Neunziger haben wir gut 300 Mio. Euro in den Lübecker Hafen investiert, um ihn fit zu machen für die Zukunft. Weitere 100 Mio. Euro werden wir in den nächsten Jahren investieren.

Die Prognosen sagen uns, dass aus heute 25 Mio. Tonnen in 10, 12, 15 Jahren 40, vielleicht sogar 50 Mio. Tonnen Jahresumschlag werden können.

Und die Osterweiterung der Europäischen Union, die die Lübeckerinnen und Lübecker mit großer Freude und großer Zuversicht sehen, bestätigt unsere Hoffnungen und wird sicher ihren Beitrag dazu leisten, dass der Lübecker Hafen weiter wächst. Denn die Boomregion Europas der kommenden Jahre wird zweifellos hier in der Ostseeregion liegen. Die Ostseeregion ist heute schon ein bedeutender Wachstumsfaktor in Europa. Mit der EU-Osterweiterung, mit dem Eintritt von Polen, den baltischen Staaten, mit der wirtschaftlichen Entwicklung in Russland, die

heute noch ein bisschen Zukunftsmusik sein mag - die sich aber in den nächsten Jahrzehnten entwickeln wird.

Mit all diesen wirtschaftlichen Entwicklungen wird auch der Handel über die Ostsee wachsen, der ja heute schon ein bedeutender Wirtschaftsfaktor ist.

Und wir Lübecker hoffen und wünschen, dass wir an diesem Wachstum über die Ostsee ganz erheblich teilhaben können und wollen auch gerne unseren Beitrag dazu leisten, dass wir dann am Schluss auch tatsächlich teilhaben.

Häfen, meine Damen und Herren, brauchen fairen Wettbewerb. Wir erleben leider auch - national wie international - Wettbewerbsverzerrungen durch Subventionspolitik, die so nicht hinnehmbar ist. Dies muss ein Ende finden! Darum übrigens begrüße ich im Grundsatz das, was die EU mit Port Package vor hat. Da gibt es sicher an der einen oder anderen Stelle noch Diskussionsbedarf und Modifikationsnotwendigkeiten, aber im Grundsatz geht Port Package in die richtige Richtung. Wir brauchen fairen, gleichen Wettbewerb in den Häfen. Dann braucht uns um die Zukunft - aus meiner Sicht - nicht bange zu sein.

Und fast noch wichtiger oder mindestens genauso wichtig - aus unserer Lübecker Sicht jedenfalls von großer Bedeutung: Häfen brauchen funktionierende, leistungsfähige flexible Hinterlandanbindungen.

Wir sehen mit großer Sorge, dass der Bahnanteil der Güter, die den Lübecker Hafen erreichen, sinkt statt zu steigen. Was wir bräuchten, wäre aus ökonomischen, aus ökologischen, aus vielen Gründen ein steigender Bahnanteil. Die Hansestadt Lübeck und die Hafentreiber lassen nichts unversucht, den richtigen Weg von der Straße auf die Schiene zu befördern, aber wir brauchen dazu bessere Rahmenbedingungen. Wir brauchen einen leistungsfähigen, einen flexiblen, einen wirklich gut ausgebauten Verkehrsträger Schiene und dies durchaus differenziert nach Personen und Gütern. Wir werden zwischen Hamburg und Lübeck über kurz oder lang das getrennte Gütergleis, die getrennte Güterverbindung brauchen, damit wir mehr Güter als bisher - zur Zeit liegen wir bei 16 % - über die Schiene abwickeln können.

Und ein Lübecker Spezialthema - erlauben Sie beim Grußwort des Bürgermeisters noch anzuhängen - wir sind sehr interessiert daran, den Elbe-Lübeck-Kanal auszubauen. Von Lübeck nach Süden auf dem Binnenschiff, um mehr Güter - die heute die Straßen verstopfen und ökologiefreundlich im LKW transportiert werden - auf das Binnenschiff zu bekommen. Der Elbe-Lübeck-Kanal würde den Lübecker Hafen sehr unmittelbar verbinden mit den neuen Wachstumsregionen Europas, in Südost- und Mitteleuropa, mit Ungarn und Tschechien.

Das ist der Zweck, hier Verbindungen mit dem Binnenschiff zu haben. Das würde unsere Position noch mal stärken, würde ökonomisch wie ökologisch Sinn machen. Darum sind wir

sehr da hinterher, dass sich das realisieren lässt. Wir sind mit einem Parlamentarischen Abend in wenigen Tagen in Berlin, um noch einmal für dieses Projekt zu werben. Die Hansestadt Lübeck hat diese Veranstaltung gemeinsam mit der Bundestagsabgeordneten Gabriele Hiller-Ohm organisiert, um noch einmal Power zu machen dafür, dass diese Verkehrsverbindung bedarfsgerecht ausgebaut wird.

Meine Damen und Herren,

wie gesagt, ich begrüße Sie herzlich. Ich hoffe, Sie haben Verständnis dafür, dass ich die Gelegenheit des Grußwortes genutzt habe, um ein paar Lübecker Themen mit in die Diskussion zu bringen.

Ich wünsche Ihnen einen schönen Tag und erfolgreiche Beratungen.

Herzlichen Dank.“

**Eröffnungsansprache
der Ministerpräsidentin des Landes Schleswig-Holstein
Heide Simonis**

„Herr Bürgermeister,
meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordnete des schleswig-holsteinischen Landtages
und des Deutschen Bundestages,
meine Damen und Herren Minister,
lieber Kollege von Mecklenburg-Vorpommern,

weitere Kollegen aus Norddeutschland habe ich noch nicht gesehen, der eine kann wirklich nicht - vermute ich mal, weil er gestern bestimmt Grund zum Feiern gehabt hat - und der andere hat sich nicht angemeldet, und wir werden die Hamburger Interessen trotzdem nicht hinten runterfallen lassen,

liebe Kolleginnen und Kollegen von der Arbeitnehmerseite und
meine sehr verehrten Damen und Herren von der Arbeitgeberseite,

ganz herzlich willkommen zur 3. Nationalen Maritimen Konferenz in Schleswig-Holstein, dem Land, das sich damit brüsten kann, dass es gleich zwischen zwei Meeren liegt, und damit glauben wir immer, dass wir den doppelten Verstand haben für Fragen, die die Seefahrt angehen.

Sie haben gerade gemerkt, der Bürgermeister hat darauf hingewiesen, Lübecker Probleme sind Lübecker Probleme, weil Lübeck Lübeck ist und nicht Schleswig-Holstein. Und deswegen ist es immer ganz schwierig - ja so ist das mit den Hansestädten, die haben einen sehr eigenen Kopf und fühlen sich keiner weiteren Macht unterworfen außer ihrer eigenen.

Dennoch darf ich Sie auch ganz herzlich in Lübeck willkommen heißen, der Königin der Hanse, einer der schönsten Städte rund um das Mare Balticum. Ich stehe jetzt natürlich vor der großen Versuchung, Ihnen als Ministerpräsidentin eines Landes, das lange, lange Zeit fast nur von Werften und Schifffahrt geprägt war, natürlich auch von Agrarwirtschaften, die maritimen Vorzüge Schleswig-Holsteins zu erzählen; Forschungseinrichtungen zu preisen, die Wirtschaft Ihnen nahe zu legen.

Das mache ich immer gerne, weil manche Leute glauben, hinter Hamburg hört die Welt gleich auf. Ich kann Ihnen versichern: Nein, da fängt sie an.

Und wir können uns mit unseren Erfolgen durchaus gut sehen lassen und mit anderen messen. Da dies aber sowieso heute im Laufe der Veranstaltung sich zeigen wird, können wir uns an der Stelle ein bisschen die Zeit sparen. Und natürlich würden die fünf anderen - oder die insgesamt fünf norddeutschen Küstenländer sagen, sie hätten ähnliche Vorzüge aufzuweisen, weil sie in Europa zusammen mit Schleswig-Holstein eine einzigartige Konzentration von maritimer Kompetenz darstellen.

Ich könnte Ihnen Vorzüge dieser lange unterschätzten Leistungsfähigkeiten der gesamten deutschen maritimen Industrie, ich könnte Ihnen aufzeigen, dass wir uns seit langem über maritime Verbundwirtschaft unterhalten und seitdem wir wissen, dass das eine von dem anderen leben könnte, ja wenn wir nicht immer wieder von außen daran gestört würden. Aber vor Ihnen nun ausgerechnet dieses alles auszubreiten, würde bedeuten, Eulen nach Athen tragen, denn hier in diesem Saal ist ja nun mal die gesamte technische Wissens-, das gesamte maritime Know-how-Elite der Republik geballt versammelt.

Ich möchte also gerne nur kurz einige konkrete Erwartungen an diese Konferenz aussprechen und mich bei Ihnen bedanken, dass Sie heute so früh an einem Montag hier bei uns alle zusammengekommen sind. Viele Wirtschaftsfachleute, Wirtschaftspropheten und viele Zeitungen in den entsprechenden Abteilungen oder der Wirtschaft lassen nun schon seit vielen Monaten die Köpfe hängen, als ob nichts mehr zu retten sei. Nun weiß ich, dass die Lage schwierig ist, aber ich bin eine unverbesserliche Optimistin und sage: Unsere Ausgangslage in der maritimen Wirtschaft ist keineswegs so düster, wie wir manchmal glauben. Man kann jedenfalls einiges machen, denn wir befinden uns am Beginn eines maritimen Jahrhunderts. Davon bin ich fest überzeugt.

Der Gütertransport auf dem Wasser hat eine große Zukunft vor sich. Wir sehen das täglich um das Mare Balticum herum. Viele Häfen melden erfreuliche Wachstumsraten, die allerdings nicht in den Schoß fallen, wofür sie viel tun müssen. Meeresforschung und Meerestechnik stehen vor großen Herausforderungen. Hier bekommen wir Hilfe von der Bundeswissenschaftsministerin. Neue Ergebnisse, neue Produkte und neue Verfahren werden entwickelt, die im In- und Ausland hochwillkommen sind, und der längst totgesagte Schiffbau könnte durchaus eine Chance haben. Der Bedarf an neuen Schiffen, vor allem an Doppelhüllentankern, ist unübersehbar, auch wenn momentan mal wieder - leider Gottes - die internationale Konkurrenz vieles von dem, was wir können und leisten können in den Schatten stellt.

Gemeinsam ist allen maritimen Disziplinen die Internationalität in einer globalisierten Welt. Dies ist einer der Bereiche, der schon sehr früh, wenn auch nicht mit dem Wort erlebt hat, was es heißt, sich globalisiertem Wettbewerb zu stellen, was es heißt, wenn eine ganze Nation wie Korea anfängt, einem Wirtschaftszweig sozusagen den Krieg zu erklären.

Wenn Sie so wollen, meine sehr verehrten Damen und Herren, gab es die globale Seefahrt schon, bevor überhaupt der Begriff in die Welt gesetzt wurde. Schifffahrt ist einer der ältesten Weltmärkte überhaupt. Dieser globale Markt ist natürlich nicht ein leichter Markt. Er hat viele Probleme zu durchleiden. Er hat sie nicht gemacht; manchmal hat er sie verstärkt, aber ist auch in der Vergangenheit häufig sehr gut damit zurecht gekommen. Wenn es schlimm wurde, dann waren es internationale Wettbewerbsbehinderungen und nicht etwa mangelndes Können oder Wissen der in der Schifffahrt tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter oder des Managements.

Nach meiner festen Überzeugung sind die Erforschung und die Nutzung und der Schutz der Meere mit den 70 % der Erdoberfläche ein zentrales Zukunftsfeld für die Menschheit. Das ist allenfalls mit der Luft- und Raumfahrt und den Biotechnologien vergleichbar. Dass wir so lange im Schatten dieser Wissenschaften gestanden haben, hat vielleicht auch was mit dem Charakter der Norddeutschen zu tun. Bloß nicht drüber reden; staunen, dass andere ein Gerät in die Luft kriegen und nicht darstellen, was es für eine Leistung bedeutet, ein Gerät über Wasser zu halten oder unter Wasser, wenn es dorthin gehört. Das heißt, wir müssen im maritimen Sektor unsere Entfaltungsmöglichkeiten und die Rahmenbedingungen, die wir brauchen, selbstbewusster darstellen und auf unser Können verweisen.

Leider sind das allerdings Zusammenhänge, die sich für das tagespolitische Geschäft wenig eignen. Das verlangt einen langen Atem und eine kontinuierliche, längerfristige Politik. Gerade deswegen wurde die Nationale Maritime Konferenz installiert, heute die dritte. Und jedes Mal waren sie gut besucht, weil das Bedürfnis nach Austausch offensichtlich sehr groß ist.

Erstens darf ich feststellen ist die maritime Verkehrswirtschaft, Schifffahrt und Häfen darauf angewiesen, gleiche Wettbewerbsbedingungen wie unsere Konkurrenten. Es kann nicht angehen, dass sozusagen gleich um die Ecke herum das Ganze ein bisschen leichter, ein wenig billiger oder ein bisschen sozusagen weniger genau hinschauend angeboten wird. Und das bedeutet Beseitigung der massiven Kostennachteile der deutschen Seeschifffahrt durch Senkung der Lohnnebenkosten. Die Agenda 2010 hat ja hier erstes aufgezeigt. Und hierzu sind die schon mehrfach angekündigten Gesetzesänderungen in der Steuer- und Sozialgesetzgebung notwendig, während die Tonnagesteuer im Prinzip unbedingt zu erhalten ist.

Die Wettbewerbsbedingungen der deutschen Handelsflotte müssen kurzfristig durch Ausschöpfung des EU-Rahmens zumindest an die Bedingungen der europäischen Wettbewerber angepasst werden. Dies ist z.B. für die Seefahrt in der Ostsee, für die deutsche Seefahrt von existenzieller Bedeutung, zumal wenn durch die Osterweiterung der EU noch weitere Wettbewerber hinzukommen. Hier muss sich also der Bund bewegen. Ich appelliere an die anwesenden Bundesminister. Andernfalls geht der Exodus der deutschen Flotte und der deutschen Arbeitsplätze weiter. Es wäre auch unverantwortlich, wenn wir das seemännische

Know-how verlieren; es zurückzubekommen ist nämlich sehr viel schwieriger, als es sich durch Jahrzehnte und Jahrhunderte aufzubauen. Seemännische Berufe müssen wieder attraktiver werden. sie müssen auch zu Bedingungen stattfinden, unter denen Menschen wirklich arbeiten können.

Aktuell steht die Seeschiffahrtssicherheit im Vordergrund - übrigens ein Thema, das sich, glaube ich, gut verkaufen lässt, wenn erst einmal das Sicherheitsbewusstsein Allgemeingut wird: Safety sells. Noch einmal so etwas wie die „Prestige“ können wir uns in Europa, glaube ich, nicht mehr leisten, dass wir hilflos und vor der ganzen Welt taumelnd da stehen und einem Unglück zuschauen, ohne dass irgend etwas passiert. Da unterscheiden die Leute ja nicht mehr zwischen Spanien und Deutschland, sondern sagen: Die Europäer werden damit nicht fertig.

Zweitens: Die Häfen sind bereit für eine wachsende Rolle im Netzwerk zwischen Schiene, Straße und Wasserstraße unter dem Stichwort Binnenschiffahrt. Dazu müssen die Hinterlandanbindung und die seeseitigen Zufahrten zu unseren Häfen zukunftsfähig ausgebaut werden. Dieser Aspekt wird im neuen Bundesverkehrswegeplan - anders als in früheren Plänen - erfreulich klar herausgestellt und umgesetzt.

Das ist auch meiner Meinung nach ein Erfolg der bisherigen Maritimen Konferenzen. Die Wettbewerbsbedingungen im Hafen, nämlich die EU-Steuerdisparitäten müssen deutlich und schnell verbessert werden. Die Bahn muss zum bevorzugten Partner der Häfen werden. Der Ausbau der Binnenwasserstraßen, auch des Elbe-Lübeck-Kanals, die Entwicklung der Binnenschiffahrt könnten dazu einen hervorragenden Beitrag leisten und dürfen nicht unter einer emotionalen Hochwasserdebatte leiden. Dies muss im Bundesverkehrswegeplan noch klargestellt werden.

Drittens: Das Industrieland Deutschland hängt vom Ausland ab. Deswegen muss es seine Schiffsbaufähigkeit ebenso erhalten wie eine wettbewerbsfähige Handelsflotte. Das gilt schon alleine deshalb, weil die EU der führende Handelsblock und zugleich größter Auftraggeber im Schiffbau ist. Die WTO-Klage gegen Korea hätte schon längst eingereicht werden können. Der Hinweis, es gibt ja auch Lieferanten, die nach Korea liefern, ist zwar einer, den ich gerne entgegen nehme, der aber auf Dauer nicht geht, wenn auf der anderen Seite hier bei uns eine ganze Branche in die Knie gehen würde. Die EU-Kräfte müssen im Sinne des Leadership-Konzeptes gebündelt und eingesetzt werden. Ein neues OECD-Abkommen ist dringend nötig.

Viertens: Die ganze Breite der Meerestechnologien steht an der Schwelle zur Entdeckung umweltverträglicher Produkte und Dienstleistungen von Offshore-Wind, Hydrographie, Forschungsschiffe und Forschungstechnik, Aquakultur bis zur blauen Biotechnologie. Meeresbiologie verdient deutlich mehr gemeinsame Anstrengungen von Bund, Ländern und Forschung, um dabei die Förderung der Markteinführung zu erleichtern. wir wären nicht gut beraten, auch an dieser Stelle abzuwarten, bis uns die anderen mit ihren Potenzialen im

Wettbewerb überlaufen haben. Sondern es wäre schön, wenn wir mal, mit dem, was wir können, an der Spitze blieben und auf die Dauer sein könnten.

Fünftens - und ich glaube, ich sage das im Namen aller fünf Küstenländer - möchte ich der Bundesregierung ausgesprochen dafür danken, dass sie diese Maritime Konferenz veranstaltet hat. Gibt sie uns doch die Möglichkeit, miteinander festzustellen, dass nicht jeder alleine für sich mit den Problemen zu hadern oder dagegen zu handeln oder zu verbessern hat, sondern dass es generelle Probleme sind, die man gemeinsam lösen muss und ich glaube, auch kann. Es ist schon ziemlich lange her, dass sich eine deutsche Regierung aktiv für Meerestechnik interessiert und engagiert hat, und dafür danken wir.

Wir brauchen den Koordinator und diese Konferenz auch in Zukunft, weil komplexe Themen wie diese sonst im Tagesgeschäft untergehen würden.

Und so erwarte ich von der heutigen Konferenz nicht nur politische Signale. Davon haben wir schon reichlich. Konkrete Maßnahmen auf den angesprochenen Feldern der maritimen Wirtschaft, das ist nötig, seien es auch nur kleine, die dann sukzessive in weitere übergehen, damit es auf diesem zukunftssträchtigen Gebiet weitergeht. Und wichtig ist es, glaube ich, allen, dass es eine 4. Maritime Konferenz gibt.

Wenn ich einen Wunsch für die thematischen Schwerpunkte äußern darf, so möchte ich Meeresumweltschutz und Schiffssicherheit als Schwerpunktthemen der nächsten Konferenz vorschlagen. Ein einziges großes Unglück in der Kadettrinne würde uns hier vor richtige logistische Probleme stellen.

Z.B. darf die Bundeswehr zusammen mit den Dänen in Dänemark mit deutscher Polizei und mit dänischen Feuerwehrleuten oder solchen aus Schweden, dürfen die da zusammenarbeiten, ja oder nein? Das ist wirklich international ziemlich verwickelt und gar nicht so einfach zu lösen.

Zum Schluss würde ich Ihnen gern eine kleine Anekdote erzählen. Als der Entdecker der kosmischen Hintergrundstrahlen, Prof. Penzler einmal gefragt wurde, worin denn Sinn und Nutzen von Konferenzen lägen, antwortete er: Die Vorträge und Diskussionsbeiträge sind in aller Regel von hohem Niveau. Nur können sie diejenigen Erkenntnisse keineswegs ersetzen, die beim Schwatz mit Kollegen auf den Fluren gewonnen werden.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen dann angenehme Pausen, lehrreiche Pausen, eine lehrreiche Tasse Kaffee mit dem einen oder anderen, viel Schwatz, auf dass viele Erkenntnisse nachher mit Ihnen gehen und sie mit nach Haus nehmen können.

Vielen herzlichen Dank. „

Grußwort
der Bundesministerin für Bildung und Forschung
Edelgard Bulmahn, MdB

Sehr geehrte Frau Ministerpräsidentin Simonis,
Sehr geehrter Herr Bürgermeister Saxe,
sehr geehrter Herr Ministerpräsident Ringstorff,
lieber Kollege Clement,
liebe Kolleginnen und Kollegen,
meine sehr geehrten Herren und Damen,

es war einer der großen Söhne Lübecks, es war Thomas Mann, der von „Entzauberung“ sprach, wenn er beispielsweise an Bord eines Ozeandampfers das sonst so innig geliebte Meer als Verkehrsraum, als profanen Transportweg und schlichte Reisestraße wahrnahm.

Ich bin allerdings sicher, auch Thomas Mann, immerhin Spross einer angesehenen Kaufmannsfamilie, hätte die Ausrichtung der 3. Nationalen Konferenz „Maritime Wirtschaft“ in seiner Heimatstadt Lübeck sehr begrüßt.

Die Geschichte und der Wohlstand der Hansestadt Lübeck – das wusste ja gerade auch der Verfasser der „Buddenbrooks“ ganz genau – ist seit Jahrhunderten untrennbar mit dem Seehandel, der Seefahrt und dem Schiffbau verbunden. Ich bin sicher, daran wird sich auch in Zukunft nichts ändern.

Die Menschen hier an der Ostseeküste wissen um die Entwicklungschancen, die das Meer als Wirtschafts- und Verkehrsraum für die Region, das Land Schleswig-Holstein und für die gesamte deutsche Volkswirtschaft bietet. Und sie setzen ihre Erfahrung, ihr Know-how und ihre Kreativität ein, um diese Chancen zu nutzen – meine Vorredner, Herr Bürgermeister Saxe und Frau Ministerpräsidentin Simonis, haben das eben eindrucksvoll belegt.

Meine Damen und Herren,

die deutsche maritime Wirtschaft stellt mit einer Gesamtbeschäftigung von mehr als 200.000 Personen und einer Gesamtwertschöpfung von über 20 Mrd. € einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor dar, der vielen Menschen insbesondere in den strukturschwächeren Küstenländern Beschäftigung und langfristige berufliche Perspektiven gibt.

Damit dies auf lange Sicht so bleibt, müssen wir gemeinsam die Leistungsfähigkeit der deutschen Unternehmen sichern und nach Möglichkeit weiter steigern. Hierfür gibt es leider

keine Patentrezepte. Klar ist allerdings, dass sich die Unternehmen der maritimen Wirtschaft dem internationalen Wettbewerb stellen und ihre Strategien auf den Weltmärkten neu ausrichten müssen.

Die Bundesregierung wird diesen Prozess der Neuorientierung auch künftig nach Kräften unterstützen. Einen ausgesprochen wichtigen Beitrag dazu leisten die Nationalen Konferenzen „Maritime Wirtschaft“, die im Kern darauf ausgerichtet sind, die Zusammenarbeit der verantwortlichen Akteure aus Wirtschaft und Politik voranzubringen. Dabei geht es längst nicht nur um den Austausch von Informationen oder den Auf- und Ausbau von Kooperation.

Sowohl in Emden als auch in Rostock haben wir konkrete Maßnahmen verabredet, die zu Ergebnissen geführt haben, die sich sehen lassen können:

- Wir haben bei der Europäischen Kommission eine Lockerung der Kapazitätsbeschränkungen für ostdeutsche Werften durchgesetzt.
- Wir haben als Abwehrmaßnahme gegen die Dumping-Politik Südkoreas begrenzte Beihilfen für unsere Werften durchgesetzt.
- Wir haben ein Förderprogramm zur Begrenzung der Ausflagung deutscher Schiffe aufgelegt.
- Wir haben ein einheitliches Sicherheitskommando zum Schutz unserer Küsten eingerichtet und uns erfolgreich für die beschleunigte Stilllegung von Einhüllentankern eingesetzt.

Ergebnisse wie diese zeigen, dass es sich lohnt, wenn die Bundesregierung und die maritime Wirtschaft an einem Strang ziehen.

Hier in Lübeck werden wir (in den anschließenden Workshops) den Fokus auf die Themen Bildung, Forschung und Innovation richten. Wir setzen damit einen Schwerpunkt bei genau jenen Triebkräften, die maßgeblich über die Zukunft der deutschen maritimen Industrie entscheiden.

In einer Zeit, in der sich die Produktzyklen rasant verkürzen, hängt es vor allem von der Innovationsfähigkeit einer Branche ab, ob sie sich am Weltmarkt behaupten und Arbeitsplätze auf Dauer sichern kann.

Innovative Produkte, Verfahren und Dienstleistungen fallen jedoch nicht vom Himmel. Sie entstehen dort, wo gut ausgebildete Fachkräfte in der Lage sind, durch Forschung und Entwicklung neue Ideen und Konzepte hervorzubringen und ohne Umwege in marktreife Neuentwicklungen umzusetzen.

Wenn wir also – erster Punkt – nicht wollen, dass der Mangel an Fachkräften zu einem zentralen Innovationshemmnis wird, dann müssen wir heute mit aller Kraft gegensteuern. Innovationen brauchen kluge Köpfe, hoch qualifizierte Ingenieure genauso wie auch gut ausgebildete Facharbeiter.

Diesem Ziel dienen unsere Reformen zur Verbesserung der Bildungs- und Ausbildungssysteme. Wir sind hier bereits erfolgreich, wie zum Beispiel gerade auch die deutlich gestiegenen Zahlen der Studienanfänger in den naturwissenschaftlichen und auch in den ingenieurwissenschaftlichen Studienfächern zeigen.

Dazu brauchen wir zweitens eine Förderpolitik, die Kreativität und Kompetenz für neue Lösungen bündelt, Disziplinergrenzen überwinden hilft und die Bildung von Branchen übergreifenden Netzwerken aktiv fördert.

Von der Emdener Konferenz im Juni 2000 ging dazu eine klare Botschaft aus. Sie lautet: Die Zukunft des maritimen Wirtschaftsstandortes Deutschland steht und fällt mit der engmaschigen Vernetzung der gesamten maritimen Wertschöpfungskette.

Je frühzeitiger alle notwendigen Akteure aus Wirtschaft und Wissenschaft miteinander kooperieren und je besser Förderprogramme darauf ausgerichtet werden, desto größer sind unsere Chancen, im weltweiten Innovationswettbewerb nicht nur mitzuhalten, sondern das Tempo vorzugeben.

Genau dieses Ziel verfolgen wir mit dem Forschungsprogramm „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“. Wir haben damit bereits im Jahr 2000 die Weichen für neue Forschungsmöglichkeiten gestellt und dem Aufbau eines Netzwerkes zwischen Werften, Zulieferern, Dienstleistungsbetrieben sowie den Hochschulen und Forschungseinrichtungen höchste Priorität gegeben.

Diesem Ansatz folgt im Kern auch die InnoRegio-Initiative „Maritime Allianz Ostseeregion“, die im Land Mecklenburg-Vorpommern mit gutem Erfolg regionale Kräfte bündelt, international konkurrenzfähige Strukturen schafft und damit nicht nur Beschäftigung sichert, sondern auch neue Arbeitsplätze schafft.

Meine Damen und Herren,

zu einer maritimen Wirtschaft, die konsequent auf Forschung, technologischen Vorsprung und Innovationen setzt, gibt es in Deutschland keine Alternative.

Dass die Unternehmen hier mit Unterstützung staatlicher Fördermaßnahmen gerade in den vergangenen Jahren auf unterschiedlichen Feldern erfolgreiche Wege eingeschlagen haben, will ich an dieser Stelle mit zwei Beispielen zeigen:

Erstens: Die Entwicklung von Spezialschiffen und neuen Schiffstypen, die Effizienz und höhere Leistungsfähigkeit mit Sicherheit und Umweltschutz kombinieren, ist inzwischen eine Domäne der deutschen Schiffbauindustrie.

Unsere Stärken liegen ganz eindeutig dort, wo es um den Einsatz innovativer Technologien und die Herstellung von komplexen High-Tech-Produkten geht. Eine entscheidende Rolle spielt deshalb die permanente Weiterentwicklung der wissensbasierten Schiffsproduktion, die zu einer weiteren Verkürzung der Entwurfs- und Fertigungszeiten und damit bei verbesserter Qualität zu einer Senkung der Fertigungskosten führen wird.

Darüber hinaus wird die Schiffssicherheit zunehmend zum Wettbewerbsfaktor. Gezielte Investitionen in Forschung und Entwicklung bieten dem deutschen Schiffbau deshalb gute Chancen, Wettbewerbsvorteile zu erzielen.

Die Kieler Lindenau-Werft demonstriert dies auf eindrucksvolle Weise. Dass sie heute Doppelhüllentanker produziert, die zu den sichersten der Welt zählen, ist nicht zuletzt ein Ergebnis der Forschungs- und Entwicklungsförderung des BMBF.

Unsere Investitionen zahlen sich hier also doppelt aus: Sie sichern deutschen Unternehmen Weltmarktanteile und tragen gleichzeitig dazu bei, den Seetransport von Öl und anderen flüssigen Gefahrgütern sicherer zu gestalten.

Mein *zweites* Beispiel kommt aus dem Bereich der nicht-schiffbaulichen Meerestechnik, die als vergleichsweise junger Industriezweig in Deutschland überwiegend aus kleinen und mittleren Unternehmen besteht.

Genau darin liegt eine Chance, die wir nicht ungenutzt lassen wollen. Vor allem kleine und mittlere Unternehmen besitzen genau die Flexibilität, die notwendig ist, um sich in einem weltweit expandierenden Markt (zum Beispiel in der Offshore-Technik, der maritimen Umwelttechnik und der Polartechnik) neue Perspektiven zu erschließen.

Notwendig ist dafür aber auch technisches und organisatorisches Wissen aus externen Quellen. Die Einbindung in Forschungsverbände und die Zusammenarbeit in Netzwerken sind deshalb entscheidende Faktoren für den Erfolg. Genau dafür schafft die Förderpolitik des BMBF die notwendigen Voraussetzungen.

Wer Innovationen schaffen will, muss bereit sein, neues Terrain zu erkunden. Die maritime Aquakultur-Technologie ist ein solches neues Terrain, das uns nicht nur aus ökologischen Gründen herausfordert, sondern auch ökonomischen Nutzen verspricht.

Ich freue mich deshalb sehr, dass wir auf dieser Konferenz das „Go“ für ein Förderkonzept geben können, mit dem wir die Entwicklung von neuartigen Aquakultur-Anlagen unterstützen werden.

Auch in diesem Fall richtet sich die Förderung in erster Linie an KMU, die in enger Kooperation mit Partnerländern wie Indonesien oder Vietnam, die Anwendung einer Technologie optimieren sollen, die eine ökologisch nachhaltige und ökonomisch erfolgreiche Produktion von marinen Organismen verspricht. Bis Ende 2005 stellt das BMBF dafür 7 Mio. € zur Verfügung.

Wenn wir den Technologievorsprung der maritimen Wirtschaft in Deutschland halten und weiter ausbauen wollen, dann müssen wir die Kraft und das Potenzial der europäischen Gemeinschaft optimal für uns nutzen.

Die Bundesregierung begrüßt daher die Initiative „LeaderSHIP 2015“, die der europäische Schiffbauverband CESA im Oktober 2002 gestartet hat. Ziel der Initiative ist es, durch vernetzte und wissensbasierte Produktion bis zum Jahre 2015 in ausgewählten High-Tech-Marktsegmenten die internationale Führungsposition zu erobern.

Dieses ehrgeizige Ziel werden wir nur durch gemeinsame Anstrengungen insbesondere in den Bereichen Forschung und Entwicklung erreichen können. Ich freue mich daher ganz besonders, dass es uns zusammen mit Vertretern der maritimen Industrie und Wissenschaft gelungen ist, wichtige Themen der Schiffstechnologie im 6. Forschungsrahmenprogramm der Europäischen Kommission zu verankern.

Jetzt geht es für deutsche Unternehmen darum, die vorhandenen Möglichkeiten zu nutzen und sich zusammen mit europäischen Partnern an integrierten Projekten und am Aufbau von Exzellenznetzwerken zu beteiligen. Ich möchte dazu auch an dieser Stelle vor allem kleine und mittlere Unternehmen ausdrücklich ermuntern!

Ich bin sicher: Die maritime Wirtschaft in Deutschland ist auf dem richtigen Kurs. Jetzt muss es heißen: Kurs halten und volle Kraft voraus. Ich wünsche uns dabei allen viel Erfolg.

Abschlussplenum

Grußwort

des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Dr. Manfred Stolpe

„Herr Bundeskanzler,
Frau Ministerpräsidentin,
Frau Bundesministerin,
Herr Kollege,
meine Herren und Damen Staatssekretäre, Abgeordnete, Herr Bürgermeister,
meine sehr verehrten Damen und Herren,

wenn man hier so heranfährt an Lübeck, diesem altherwürdigen Hansevorort, dann ist man sich sicher: Dies ist der richtige Platz - doch Hansevorort, Herr Bürgermeister, das stimmt, aber ganz korrekt. Es hieß: Hauptstadt der Hanse. Sie waren immer bescheidener in Ihrer Aussprache; so wie er sich ja auch nur Bürgermeister nennt, obwohl er mindestens Regierender Bürgermeister oder so ähnlich zu nennen wäre. Also, hier an diesem stolzen Hansevorort Lübeck, da wird einem auch die Tradition der deutschen Schifffahrt noch einmal deutlich gemacht. Hier bestand vor - nun allerdings 300 Jahren der Mittelpunkt eines europäischen Bündnisses, das eine starke ökonomische und kulturelle Macht bedeutete. Nun hat sich dieses geändert in den Jahren danach.

Aber eins ist geblieben:

Seefahrt tut Not für Deutschland - damals, heute und auch in Zukunft.

Rund 95 % des interkontinentalen Warenaustausches geht über See - Tendenz steigend. Containerversand, aber auch ShortSeaShipping haben eine sichere Zukunft, sagen uns alle Experten. Der Warenumsatz in den deutschen Häfen wächst kräftig, doch die Entwicklung der Handelsflotte unter deutscher Flagge ist besorgniserregend. In den letzten 10 Jahren ist der Bestand der Schiffe um die Hälfte gesunken, die Tonnage um ein Fünftel. Die Zahl der deutschen Seeleute ist von 14 000 auf 6000 zurückgegangen. Der deutsche Schiffbau leidet erheblich unter der Konkurrenz hoch subventionierter asiatischer Anbieter. Die Hinterlandanbindung unserer Häfen ist noch nicht ausreichend, und der seemännische Nachwuchs geht zurück, Ausbildungseinrichtungen leiden an Auszehrung.

Es bestand die große Gefahr, dass der Wirtschaftsfaktor Seefahrt für Deutschland verloren gehen könnte. Der Bundeskanzler hat diese Gefahr verstanden und am 13. Juli 2000 in Emden eine Maritime Konferenz gestartet. Seitdem sind die Ursachen analysiert worden und Maßnahmen zu einer Kehrtwende eingeleitet.

Die Tonnagesteuer ist zu einem Bekenntnis der Politik zur deutschen Seefahrt geworden mit einem hohen Symbolwert, der nicht unterschätzt werden darf, und deshalb darf sie auch nicht angetastet werden.

Die Ausbildung deutscher Seeleute konnte durch Steigerung der Berufsanfängerzahlen verbessert werden.

Zur Verbesserung der Seehafenanbindungen sind 10 Projekte benannt einschließlich der Vertiefung von Unterelbe und Außenweser.

Doch noch ist viel zu tun, und ich fühle mich auch persönlich gefordert. Schließlich bin ich ein Hafenkind, das schafft eine hohe maritime Motivation. Und ich habe kundige Mitstreiterinnen und Mitstreiter, die sich der Seefahrt verbunden fühlen: Die Parlamentarische Staatssekretärin Angelika Mertens kommt schließlich aus Hamburg, und der Staatssekretär Marineoffizier Ralph Nagel ist auch mit ganzem Herzen bei der Seefahrt dabei. Wir wollen das große Aufgabenfeld maritimer Standort Deutschland mit aller Kraft angehen. Wir wollen mit den anderen beteiligten Ministern und Ministerinnen, den Ländern, aber auch den Städten alles tun, um die Ziele der Maritimen Konferenz umzusetzen.

Die deutschen Reeder brauchen im europäischen und globalen Wettbewerb konkurrenzfähige Personalkosten, um den maritimen Standort Deutschland zu halten, und wir werden im Rahmen der Seeschiffahrtsbeihilfen unseren Beitrag substantiell erhöhen, wenn auch von Seiten der Sozialpartner die zugesagten Beiträge eingebracht werden.

Wir werden die Tonnagesteuer sichern helfen, und ich bin sehr froh, dass wir hier auch im Bundeskanzler einen Verbündeten haben und sie im europäischen Verbund halten. Wir würden der deutschen Seeschiffahrt schaden, wenn wir hier erheblich zurückbleiben hinter dem, was sonst geleistet wird in Europa.

Wir werden auch die Hafenanbindungen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes prioritär sicher stellen und die Hafenausbauten, die anstehen und in Verantwortung der Länder liegen, auch positiv begleiten.

Wir werden bei der Einführung der Maut darauf zu achten haben, dass der Lkw-Verkehr im Hafenumkreis keine Nachteile hat im Vergleich zu den ARA-Häfen, die bekanntlich von diesen Belastungen weithin freigestellt sind.

Wir begrüßen und unterstützen die Sicherung der deutschen Werften, und ich bin dem Staatssekretär Dr. Gerlach sehr dankbar, dass er gerade bei diesem Bereich sich außerordentlich engagiert hat. Und wir halten es auch für dringlich, dass das seemännische Know-how in Deutschland erhalten bleibt. Last but not least darf ich Ihnen auch hier berichten, dass wir im Hinblick auf die Sicherheit der Schiffe auch gegenüber möglichen Terroranschlägen in einem sehr intensiven Austausch mit dem Bundesinnenminister stehen und dazu in Kürze Verabredungen treffen werden.

Meine Damen und Herren,

das sind kurz und knapp acht konkrete Ziele, die für mich Priorität haben, und das sind keine Wunschträume, sondern das sind sehr realistische Ziele, verehrter Herr Bundeskanzler, vielleicht geben Sie auf einer 4. Maritimen Konferenz Gelegenheit zu berichten, was wir davon umgesetzt haben und dass wir es erreicht haben.

Ich danke Ihnen, meine Damen und Herren, allen, die Sie hier sitzen, dass Sie sich für die Sicherung und den Ausbau des maritimen Standortes Deutschland einsetzen.

Vielen Dank. „

Abschlussbericht aus dem Workshop 1:

Bildung, Forschung, Innovation - die maritime Zukunft gestalten

Bundesministerin für Bildung und Forschung Edelgard Bulmahn, MdB

Meine sehr geehrten Herren und Damen,

Es besteht überhaupt kein Zweifel: Der einzige Weg für Europa - vor allen Dingen aber für unser Land - seine führende Rolle in den Hochtechnologiebereichen des Schiffbaus und der Zulieferindustrie zu erhalten und auszubauen, ist eine stärkere Konzentration auf Forschung, Entwicklung und Innovation.

Das Konzept „LeaderShip 2015“ der europäischen Schiffbauindustrie ist dafür eine gute Grundlage. Ziel ist die Markt- und Technologieführerschaft bei hochkomplexen Spezialschiffen. Die Forschung und Entwicklung soll sich deshalb vorrangig auf neuartige Schiffstypen konzentrieren, die Effizienz und höhere Leistungsfähigkeit mit mehr Sicherheit und damit auch mehr Umweltschutz verbinden. Ebenso wichtig ist die Weiterentwicklung der wissensbasierten Produktion, um die Qualität zu verbessern und gleichzeitig die Kostenschere zu den Billigproduzenten in Fernost zu schließen.

Bildung, Forschung und Entwicklung müssen dazu klare Schwerpunkte setzen und sich stärker an Leitthemen orientieren, die gemeinsam von Industrie, Wissenschaft und Politik erarbeitet werden. Die Simulation der Produktionsprozesse, z.B. das Simultane Engineering der Werften, Zulieferer und Forschungseinrichtungen sind dafür gute Beispiele, mit denen wir - leider in noch zu wenig Werften - gute Ergebnisse erreichen.

Neue Kooperationsformen wie die Maritime Allianz Ostseeregion haben eine wichtige Funktion, um die Unternehmen in einer Region zu stabilisieren, Beschäftigung zu sichern und neue Arbeitsplätze zu schaffen. Sie müssen über die öffentliche Förderung hinaus weiter entwickelt und ausgebaut werden. Genau das ist uns bei Innoregio-Projekten mit gutem Erfolg bereits gelungen.

Für unsere Förderpraxis ist eine Vereinfachung des Verfahrens, insbesondere eine Verkürzung der Bearbeitungszeiten notwendig. Wir werden dazu den gemeinsamen Dialog zwischen der maritimen Industrie und dem BMBF weiter fortsetzen.

Auf der Grundlage von „LeaderShip 2015“ haben wir die Notwendigkeit eines stärkeren Engagements sowohl der Industrie als auch der Hochschulen im europäischen Forschungsprogramm diskutiert. Ich möchte das noch einmal ausdrücklich unterstreichen. Wir

haben in Deutschland eine sehr leistungsfähige Werftenindustrie und eine sehr leistungsfähige Meerestechnik, wie z.B. die Offshore-Technologien. Es muss uns gelingen, mit dieser Leistungsfähigkeit in noch stärkeren Maße als bisher an den europäischen Forschungsprogrammen teilzunehmen und damit auch über den Weg Europa den Standort Deutschland zu sichern.

Die deutsche Industrie sollte die Chance ergreifen, das sichere Schiff zu ihrem Markenzeichen zu machen. Nur wenn wir eine umfassende Sicherheitskultur im Schiffbau und in der Schifffahrt etablieren, werden wir die Wettbewerbsbedingungen für den deutschen Schiffbau auf dem Weltmarkt entscheidend verbessern. Gesetze und Verordnungen auf der einen Seite sowie Forschung und Entwicklung auf der anderen Seite müssen dazu noch besser verzahnt werden.

Technologische Innovationen zur Verbesserung der Schiffssicherheit und Ölunfallbekämpfung haben deshalb hohe Priorität. Neue Technologien und konstruktive Konzepte, wie z.B. Doppelhüllentanker oder die Entwicklung anwendungsfreundlicher Assistenzsysteme zur Verhinderung und Bekämpfung von Notfallsituationen, sind nur einige Beispiele dafür. Gerade für die besonders gefährdeten Nord- und Ostseeküsten ist die Entwicklung von Technologien zur Ölunfallbekämpfung ein weiterer wichtiger Schritt zur Vermeidung ökologischer Katastrophen und zugleich die Grundlage für künftige Exportschlager.

Bei allen Diskussionen über Schwerpunkte und Strategien, entscheidend sind gut ausgebildete, qualifizierte Menschen auf den Schiffen wie auch in den Betrieben, Menschen, die das verwirklichen, was erdacht, was konzipiert worden ist. Die berufliche Bildung spielt hier eine ganz wichtige Rolle. Sie wissen, meine sehr geehrten Herren und Damen, dass uns das – besonders auch dem Bundeskanzler – sehr am Herzen liegt. Wir tun alles Erdenkliche, was in unserer Macht steht, damit in Deutschland jeder Jugendliche einen Ausbildungsplatz erhält. Da gibt es kein Wenn und Aber.

Ich freue mich, dass die Ausbildungsquote im maritimen Bereich über der allgemeinen Ausbildungsquote in der Industrie liegt und der überwiegende Teil der Absolventen auch später übernommen wird. Hier dürfen wir in unseren Anstrengungen nicht nachlassen. Gerade der Fachkräftebedarf darf nicht zum Innovationshemmnis werden, so wie wir dies in anderen Branchen in den vergangenen Jahren ja sehr schmerzhaft erlebt haben. Deshalb appelliere ich an sie alle: Die jungen Menschen haben ein Recht auf Ausbildung. Und auch die Betriebe brauchen gut ausgebildete motivierte und qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Eine gute Ausbildung liegt im Interesse von allen. Setzen Sie sich deshalb mit ganzer Kraft dafür ein. Die Bundesregierung jedenfalls wird dies auch in Zukunft tun.

Gut ausgebildete Ingenieurinnen und Ingenieure sind ein zweites - ganz wichtiges - Standbein für die wirtschaftliche Entwicklung gerade in dieser Branche - im übrigen auch für die gesamte

wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland. Sie sind darüber hinaus ein zentrales Bindeglied für die zügige und konsequente Umsetzung neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse und Forschungsergebnisse in die Praxis. Hier stehen wir vor einer doppelten Herausforderung. Auf der einen Seite müssen wir unsere Hochschulen weiterentwickeln und auf der anderen Seite die gravierenden Ingenieurlücke in der Schiffs- und Meerestechnik schließen.

Wir haben in den vergangenen Jahren erfreulicherweise eine zunehmende Zahl von Studienanfängerinnen und –anfängern in den Ingenieurberufen gehabt. Wir haben aber immer noch darunter zu leiden, dass es in diesem Bereich in den 90er Jahren einen erheblichen Einbruch gab. Auch hier gilt es, mit den Anstrengungen nicht nachzulassen. Die Werbemaßnahmen für Ingenieurinnen und Ingenieure im maritimen Bereich sollen gemeinsam in einer konzertierten Aktion mit den Kultusministern der Länder, den Hochschulen und den Unternehmen konsequent fortgesetzt werden. Zusätzlich ist eine bessere Fortbildung von Lehrerinnen und Lehrern notwendig sowie die Aktualisierung der Ingenieurausbildung und die Reaktivierung arbeitsloser Ingenieure.

Das derzeitige Bildungsangebot muss den Strukturen der Arbeitswelt, die sich mit zunehmendem internationalem Wettbewerb fortwährend verändert, noch besser angepasst werden. Die Einstufung der gestuften Studienabschlüsse -Bachelor und Master- ist dabei ein wichtiger Schritt, der von der Bundesregierung mit Blick auf die Harmonisierung der europäischen und internationalen Ausbildung nachdrücklich unterstützt wird.

Neben dem Ausbau der derzeitigen Hochschulstandorte geht es vor allem um eine effizientere, schnellere und flexiblere Hochschulausbildung. Hierzu soll ein Bildungsnetzwerk „Schiffs- und Meerestechnik“ aufgebaut werden. Wir wollen mit diesem Bildungsnetzwerk, in dem die verschiedenen Hochschulen, die sich an der Ausbildung beteiligen, zusammenarbeiten, eine gemeinsame, virtuelle maritime Hochschule schaffen. Die Kernkompetenzen der Hochschulen im maritimen Bereich sollen hier zu einem Gesamtstudienangebot gebündelt werden, das den Studentinnen und Studenten mit Hilfe der neuen IuK-Technologien an jedem Ort unseres Landes zur Verfügung steht. Dieses Netzwerk soll sich nicht nur auf die Erstausbildung beschränken, sondern auch Fort- und Weiterbildung einbeziehen.

Abschlußbericht aus dem Workshop 2: Zukunft des Schiffbaus in Deutschland - Rahmenbedingungen und Märkte

Frank Teichmüller

„Meine sehr verehrten Damen und Herren,

die Diskussion im Workshop 2, die sich mit der Zukunft des Schiffbaus in Deutschland befasste, passt nahtlos an das, was Frau Ministerin Bulmahn gesagt hat. Ich möchte versuchen, die Ergebnisse in 10 Punkten zusammenzufassen.

Als erster Punkt: Ein Fokus beschäftigt sich mit der „Frage Innovation als Wettbewerbsfaktor“. Für das gleiche Schiff weniger Geld ausgeben, oder andersherum: Für das gleiche Geld mehr Schiff, d.h. Produktionskompetenz und Produktkompetenz - das sind die Felder, bei denen wir in Deutschland und in Europa die Chancen für die Zukunft sehen. So gehört an erster Stelle - und das ist breit diskutiert worden - die Ausrichtung der Unternehmen auf dieses Ziel, auf Innovation.

Das gilt gerade auch für die kleineren Unternehmen, womit dann sofort natürlich die Frage nach der Struktur der Unternehmen steht. Kleinere Unternehmen sind naturgemäß in einem schwierigeren Fahrwasser in der Frage Forschung und Entwicklung als größere.

Der zweite Punkt ist, wie wir das ausgedrückt haben, eine langfristig angelegte stringente Innovationspolitik. Frau Ministerin hat die Frage der Geschwindigkeit bürokratischer Prozesse angesprochen. In dem Workshop ist deutlich geworden, dass die Innovationsgeschwindigkeit ständig steigt und es unser Ziel sein muss, in diesem Prozess immer an der ersten Stelle zu sein. Wenn aber die Innovationsgeschwindigkeit steigt, dann muss naturgemäß auch die Förderung dieser Innovation die gleiche Geschwindigkeit aufweisen.

Dazu gehört drittens ein immer engerer Schulterschluss zwischen Industrie und Forschung und zwar vom Praktikum bis zur stärker anwendungsorientierten Forschung und Entwicklung. Dieses ist im Ansatz vorhanden, muss aber deutlich verbessert werden. Darüber waren sich alle klar, deutlich wurde aber, dass die Zusammenarbeit in Europa noch große Mängel aufweist.

Dazu gehört viertens die verstärkte Diskussion über die Know-how-Sicherung. Wir haben das große Problem, dass wir nur besser sein können, wenn wir für das, was wir hier entwickeln, nicht nur die Kosten, sondern auch den Nutzen haben. Wir müssen verzeichnen, dass in sehr starkem Maße die Innovationen aus der Bundesrepublik über die Zulieferer, die Ingenieurbüros, die Klassifikationsgesellschaft und die Reedereien zu unseren Wettbewerbern getragen

werden, so dass selbst ein nur ein- oder zweijähriger Vorsprung in diesem Bereich nicht vorhanden ist.

Wir haben in Deutschland den Fall gehabt, dass ein innovativer Entwurf für ein hochmodernes Schiff, das auf einer deutschen Werft zusammen mit einer Reederei entwickelt wurde, nie in Deutschland, sondern auch das erste, das Typschiff, in Südkorea gebaut wurde. Das heißt, wenn wir unser Know-how, unsere Fähigkeiten, wenn wir die nicht auch in Nutzen für uns verwandeln können, sondern wenn das gewissermaßen entwicklungskostenfrei dem Wettbewerber übertragen wird, dann ist Innovation keine Stärke, sondern nur Kostenbelastung. Das heißt, wir müssen Know-how-Sicherung - zumindest für eine gewisse Zeit - erreichen.

Focus Innovation heißt, dass wir das Auslaufen der Wettbewerbshilfe auch als Chance für die Bundesrepublik, für den europäischen Schiffbau sehen müssen. Die Frage lautet, wie kann man das machen? Wir müssen über Zentren der Innovation reden. D.h. es geht nicht nach dem Gießkannenprinzip. Es ist auch nicht so, dass alle Werften alles können, sondern es geht darum, für die einzelnen Fähigkeiten Zentren zu bilden, die in neuer Form der Zusammenarbeit in Deutschland, aber auch in europäischer Kooperation vorangehen.

In diesem Zusammenhang - gerade nach dem, was Frau Ministerin Bulmahn gesagt hat - ist Innovation auch eine Chance, um junge Menschen für den Schiffbau zu interessieren.

Fünftens ergab sich aus dieser Innovationsdiskussion automatisch die Frage nach den strukturellen Anforderungen an eine Industrie, die anders als andere Industrien - wie z.B. Luft- und Raumfahrt oder Automobil - nicht durch große Konzerne geprägt, sondern im wesentlichen mittelständisch orientiert ist. Deswegen stellt sich die Strukturfrage schärfer als das beispielsweise in der Luft- und Raumfahrtindustrie heute der Fall ist. Die Frage der Notwendigkeit horizontaler und vertikaler Kooperation, die Frage des Erhaltes der Fähigkeit zur komplexen Systemintegration, ist in einem mittelständisch orientierten Sektor schwieriger zu organisieren.

Die Bildung von Konsortien kann Märkte eröffnen, Ressourcen sparen und Kapazitäten poolen, wie das der einzelne Unternehmer nicht kann. Wir sind z.B. nach wie vor nicht in der Lage - obwohl das seit langem definiert ist - problemlos miteinander zu kommunizieren. Wir haben Schnittstellen zwischen den einzelnen Bereichen der maritimen Industrie, zwischen den einzelnen Unternehmen, die verbessert werden müssen.

Die volle Nutzung der Kommunikationstechnologien in diesem Bereich wäre einer der Wettbewerbsvorteile, die eine so hochflexible mittelständische Industrie nutzen könnte. Und staatliche Fördermaßnahmen müssen unseres Erachtens nach auch die Frage der Förderung, der verbindlichen Verbesserung dieser Struktur beinhalten, müssen also daran anknüpfen.

Die Diskussion über die Struktur leitete sechstens über zu der Frage der Rahmenbedingungen, unter denen die Schiffbauer derzeit arbeiten. In diesem Zusammenhang ist ganz aktuell die Frage der Finanzierung, die Frage des gesamten Finanzmanagements. Das betrifft die Notwendigkeit der Eigenkapitalbildung kleiner und mittelständischer Unternehmen bis hin zur Frage der Bürgschaften, einer *conditio sine qua non*, ohne die Schiffbau in der Tat nicht möglich ist, über die Frage der Bauzeitfinanzierung, über die Steuergesetzgebung bis hin zu dem neuen Instrument CIRR. Wir sind nicht zufrieden darüber, dass im Bereich CIRR so getan wird, als sei alles geregelt. Aber gerade die Probleme, die der deutsche Schiffbau in diesem Bereich hat, erfordern, dass darüber noch einmal geredet wird. Es hat eben keinen Zweck, dass wir noch einmal ein Subventionskriterium aufmachen, das uns hinterher von der Kommission wieder vorgehalten wird.

In diesem Zusammenhang ist dann auch über die Notwendigkeit innovativer Finanzierungselemente geredet worden - mein siebenter Punkt.

In Deutschland werden über 50 % der Schiffsfinanzierungen der Welt vorgenommen. Dieser Vorsprung Deutschlands schwindet. Er wird weiter schwinden durch das Verhalten der Privatbanken auf Grund ihrer Ertragssituation, durch BASEL II und durch das, was aus Europa gegenüber den Landesbanken und gegenüber der KfW formuliert wird. Das heißt, hier wird es darauf ankommen zu prüfen, ob uns andere innovative Finanzierungselemente gelingen, wie es sie in anderen Ländern durchaus gibt. Hier setzen wir darauf, dass die KfW oder später die Mittelstandsbank den deutschen Schiffbau, so wie in der Vergangenheit, maßgeblich unterstützt.

Aber es ist eben sehr notwendig, dass dies schnell passiert, weil die Frage der Finanzierung für die heutige Situation von extremer Bedeutung ist. Im Grunde genommen kann heute ein Reeder, ein Schiffbauer einen Vertrag nicht unterschreiben, wenn er nicht weiß, wie in den Bereichen Finanzierung, wie in den Bereichen Tonnagesteuer, wie in den Bereichen der Abschnittsbesteuerung usw., wie dort langfristig das Problem gelöst wird. Es handelt sich bei diesen Aufträgen ja immer um langfristige Aufträge.

Achtens: Wir haben über die Notwendigkeit beschäftigungspolitischer Initiativen zur Überbrückung der aktuellen kritischen Situation in den Jahren 2003/2004 diskutiert. Für viele Werften - und wir reden über bereits 1000 verlorene Arbeitsplätze 2002/2003 und bereits angekündigte 2000 zu kündigende Arbeitnehmer im Jahr 2003/2004 - wird die Situation unhaltbar, wenn wir dafür nicht beschäftigungspolitische Überbrückungsmaßnahmen finden.

Herr Minister Clement hat angeboten, dass er mit all dem, was möglich ist, dafür zur Verfügung steht.

Wir brauchen innovative Konzepte. Da werden wir als Gewerkschaften uns gerne dran beteiligen, weil das ist leider etwas, was wir in den vergangenen Jahren als Erfahrung lernen mussten, das machen wir ja nicht zum ersten Mal, sondern das machen wir seit vielen Jahren. Deshalb ist es unverständlich, dass ausgerechnet wir aus dieser Diskussion ausgeschlossen wurden, die nicht vorliegenden Ergebnisse zeigen dies.

Wichtig ist - und das war der neunte Punkt der Diskussion -, dass wir die Frage Europa stärker annehmen. Es ist angemahnt worden von europäischen Politikern, von Vertretern, die in Europa arbeiten, dass wir als deutscher Schiffbau in Europa präsenter sein müssen, dass das maritime Cluster sich offensiver in Europa darstellt. Da sind andere Cluster deutlich voraus. Dies ist ein Punkt, wo wir - Hausaufgaben zu tun haben - alle, die in diesem Bereich beteiligt sind.

Und zehntens: Es ist angemahnt worden, dass wir gerade auch in einem geeinten Europa die Frage stellen müssen, warum öffentliche Aufträge z.B. für Forschungsschiffe so angelegt sind, dass man den maßgeblichen Anteil ins Billigausland, also nicht nach Europa/EU, sondern darüber hinaus vergeben muss. Dieses ist kritisiert worden, begleitet von der Forderung, dass wir diese Aufträge so gestalten, dass sie - gerade weil es hochinnovativer Schiffbau ist - in Deutschland durchgeführt werden können.

Insgesamt ist für mich sehr positiv anzumerken, dass die Arbeitsgruppe II keine Klagemauer eröffnet hat, sondern dass wir sehr deutlich über Zukunft diskutiert haben. Natürlich haben wir die Frage Korea diskutiert; natürlich haben wir die Frage diskutiert, warum bei Chipherstellung es möglich ist, dass Strafzölle erhoben werden, während wir nach wie vor unter dem Dumping leiden. Aber es war ein Signal für die Zukunft; es war ein Bewusstsein, dass trotz der aktuellen Problematik man in einer Branche arbeitet, die eine Zukunft hat. Und es war eine Verpflichtung darauf, dass wir diese oft besprochenen Probleme lösen können.

Deswegen zum Schluss eine Anregung: Wir sollten versuchen, ob es möglich ist, die Verpflichtungen, die auf dieser Konferenz eingegangen worden sind, nicht bis zur nächsten Konferenz gewissermaßen abzuarbeiten, sondern ob es eine Arbeitsstruktur gibt, die in Zwischenberichten überprüft, ob wir, alle die beteiligt sind, ihre Hausaufgaben machen oder ob wir das alles nur vertagen. Denn vieles von dem, was wir heute diskutieren, ist so ganz neu nicht.

Schönen Dank.“

Abschlussbericht aus dem Workshop 3: Maritime Verkehrswirtschaft - die Zukunft von Schifffahrt und Häfen sichern

Konsul Horst Rahe

„Meine sehr verehrten Damen und Herren,

ich hatte das große Vergnügen, einem Workshop vorzustehen, der nicht nur ein Thema hatte, sondern gleich vier, nämlich Handelsschifffahrt, Häfen, Binnenschifffahrt und ShortSea. Es war nicht ganz einfach, da eine Struktur hineinzubekommen. Deswegen haben wir uns entschlossen, ergebnisorientiert zu arbeiten.

Und deswegen gleich zu den Ergebnissen.

Herr Minister Stolpe, Sie haben mir große Hoffnung gemacht.

Wenn wir mit der Handelsschifffahrt anfangen: Wir haben eine sehr stark mittelständisch geprägte Reedereistruktur in Deutschland. Diese Reedereistruktur ist sehr erfolgreich. Sie ist innovativ, sie investiert und ist einer der wenigen mittelständischen Bereiche, die wir in der deutschen Volkswirtschaft haben, die sich auch selbst finanzieren kann. Wir haben das Problem, dass wir zu wenig Schiffe unter deutscher Flagge haben.

Deswegen mein Angebot heute im Namen dieses Workshops von den Sozialpartnern: Wir brauchen zwei Aussagen. Eine Aussage, dass an der Tonnagesteuer bis zum Ende der Legislaturperiode nicht mehr gedreht wird ohne Wenn und Aber, es sei denn, es liegt Missbrauch vor. Nur ein kleiner Hinweis: Als die Diskussion einer Einschränkung der Tonnagesteuer über das Jahresende stattfand, haben wir innerhalb von drei Monaten über 50 Schiffe unter deutscher Flagge verloren.

Zweitens: Wir sind heute sehr weit ab mit unserer Kostensituation unter deutscher Flagge gegenüber unseren europäischen Nachbarn. Eine mittelständische Reederei mit 20 Schiffen in der Größenordnung von über 8000 Tonnen hat in der normalen Lebenszeit dieser Schiffe unter deutscher Flagge einen Kostennachteil von 70 Mio. Euro. Und das ist nicht verkraftbar. Da müssen wir etwas dran tun.

Und nun zum Angebot:

Unter der Voraussetzung, dass wir hier wettbewerbsfähig werden, mache ich hier im Namen des Workshops, im Namen der Sozialpartner folgendes Angebot: Ich habe gestern Abend und heute Morgen mit mehreren Reedern gesprochen einschl. des Vorsitzenden des Verbandes.

Sie haben mir spontan 100 Schiffe zugesagt, die sie sofort wieder unter deutsche Flagge bringen wollen, wenn wir diese beiden Dinge, die ich ansprach, hier erledigen können.

Zweitens: Diese Schiffe - und diese 100 sind ja nur das Ergebnis von einem Abend und einem Vormittag - bedingen natürlich auch, dass ausgebildet wird, und zwar intensivst. Auch da gibt es eine breite Übereinstimmung zwischen den Sozialpartnern.

Der Reederverband hat mir zugesagt, dass er die Ausbildungsplätze und auch seine Ausbildungszuschüsse noch mal merklich erhöht, um im eigenen Interesse hier qualifizierte Mitarbeiter zu bekommen.

Ich möchte hier mal eine Randbemerkung machen: Die deutschen Reeder bilden maßgeblich für die gesamte deutsche maritime Industrie aus. Es gäbe keine Lotsen ohne die Ausbildung der deutschen Reeder. Es gäbe im Bereich der Schiffszulieferer viele unbesetzte Stellen, wenn die Reeder nicht ausbilden würden. Also, die Reeder erfüllen hier auch eine besondere volkswirtschaftliche Aufgabe, und ich möchte mich ausdrücklich hier dafür bei den Reedern bedanken.

Ich bin in der glücklichen Situation, dass ich - abweichend von sonst üblichen Problemen, wenn man mit den Sozialpartnern zusammenarbeitet - mit der zuständigen Gewerkschaft ver.di in fast allen Punkten unseres Workshops Übereinstimmung erzielen konnte.

Ich darf mich ausdrücklich bei Herrn Kahmann und Herrn Benze bedanken, die in sehr konstruktiver Weise und sehr unterstützender Weise mitgewirkt haben und die auch ihren Beitrag zur Herstellung der Wettbewerbsfähigkeit leisten wollen. Und zwar ist in Aussicht gestellt worden: Wenn die deutschen Reeder nun mit so vielen Schiffen zurückkommen, und sie haben im Augenblick nicht ausreichende deutsche Besatzung zur Verfügung, dass wir dann über eine flexible Übergangsregelung in der Schiffsbesatzungsordnung sprechen können, um die Schiffe dann, bis die Ausbildung greift, die wir gemeinsam vorhaben, die Schiffe auch wirklich qualitativ gut besetzen können.

Und dafür mein herzlicher Dank.

Der nächste Bereich waren die Häfen. Es ist gerade in diesem Bereich, insbesondere im Infrastrukturbereich seit Rostock sehr viel Positives passiert. Das ist wirklich ein Ergebnis von Rostock, wo maßgebliche Umsetzungen erfolgt sind. Im Wettbewerbsbereich gibt es immer noch ein Bündel von Problemen. Ich darf nur beispielhaft die Trassenentgelte erwähnen.

Dies ist kein Problem der Politik, sondern der Deutschen Bahn. Der Mineralölsteuernachteil gegenüber den holländischen und belgischen Häfen usw.; da muss noch etwas getan werden, damit die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen langfristig erhalten bleibt.

Auf der anderen Seite haben die Häfen natürlich auch besondere Zukunftschancen, zum einen durch Kooperationen untereinander, wie es ja teilweise schon passiert; da ist sicherlich noch viel mehr drin. Zum zweiten durch eine Aktivierung des gesamten ShortSea-Verkehrs, den wir auch in unserem Workshop behandelt haben. Hier liegen noch große Potenziale, die aber nicht von alleine kommen, d.h. die Häfen müssen sich hier auch konstruktiv einbinden und gerade bei diesem ShortSea-Bereich sehr aktiv mitarbeiten.

Zur Binnenschifffahrt: Zunächst möchte ich mal darauf hinweisen - Herr Minister Stolpe, dass ein weiteres Mitglied des Bundeskabinetts aus einem maritimen Nest kommt - Frau Ministerin Bulmahn ist eine Kapitänstochter von einem Partikulier. Sie ist also der Binnenschifffahrt, wie ich eben erfahren habe, sehr verbunden.

Meine Herren von der Binnenschifffahrt: Nutzen Sie das!

Ich glaube, es ist gar nicht bekannt, dass die Binnenschifffahrt 90 % des Transportvolumens transportiert, das die Deutsche Bundesbahn transportiert. Das heißt also heute schon, auch wenn wir weit ab davon sind, dass dieser Transportbereich richtig in unserem Bewusstsein ist, er eine erhebliche Leistung vollbringt. Auf der anderen Seite steht das Flottenalter. Die Tankschiffe sind durchschnittlich 30 Jahre alt, die anderen Schiffe 50 Jahre. Also, auf dem Meer würde es uns grauen, wenn wir solche Zahlen hören würden.

Aber auf der anderen Seite ist dies natürlich auch die Möglichkeit eines riesigen Beschäftigungsprogramms. Wir brauchen neue Schiffe, und zwar in erheblichen Stückzahlen. Und es gibt die Pläne, es gibt Innovationen; die sind hier in Deutschland vorhanden. Es fehlt im Augenblick an der Finanzierung. Die Partikuliere sind mehr oder weniger alle ausgeblutet. Da müssen wir gemeinsam überlegen, wie wir hier zu einem großen Flotten-Neubauprogramm kommen können. Denn die Binnenschifffahrt ist außerordentlich wichtig für uns, da die Bahn es sicherlich nicht alleine schaffen wird, den Verkehr von der Straße weg zu bekommen.

Also, hier ein großes, großes Feld im Bereich der wirtschaftlichen Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland.

Auch für alle Verkehrsträger ist es wichtig, sich einmal mit dem Transportweg Binnenschifffahrt zu befassen. Es gibt meiner Ansicht nach viel zu wenig Initiative, diesen Transportweg zu benutzen.

Last but not least: ShortSea. Ein wichtiger Bereich, ein extrem wichtiger Bereich für alle östlichen Bundesländer. Durch die EU-Erweiterung müssen wir aufpassen, dass wir nicht nur Transitland werden.

Es wird seit fast 20 Jahren vom from-road-to-sea gesprochen, aber es wird leider im wesentlichen nur gesprochen. Es ist zum Glück eine Public Private Partnership gegründet worden, die diesen Namen auch wirklich verdient, das ShortSeaShipping Promotion Center. Diese hat in der Kürze der Zeit eine hervorragende Arbeit geleistet. Ich bitte zum einen darum, dass diese wichtige Einrichtung über das Jahr 2004 erhalten bleibt, weil es wirklich eine ganz, ganz wichtige verkehrspolitische Entscheidung ist, dass wir von der Straße auf das Wasser kommen. Ich bitte aber auch alle Unternehmer - sei es im produzierenden Gewerbe oder sei es im Transportgewerbe - bitte bringen Sie sich in diese Gesellschaft ein, denn wir müssen dort etwas entwickeln, wie wir es in der Handelsschifffahrt haben: Normierung, papierfreie Abwicklung usw. Wir müssen die Transporthemmnisse beseitigen, und wir müssen darüber hinaus die Logistik-Ketten schneller machen und preiswerter machen. Und da brauchen wir das Know-how des gesamten Transportgewerbes. Wenn das gelingt, werden wir sicher bei der nächsten Maritimen Konferenz über einen Bereich berichten können, der für unser Land enormes Wachstumspotenzial hat.

Herr Bundeskanzler, diese Konferenz ist für uns außerordentlich wichtig. Ich danke dafür, dass Sie sie eingerichtet haben. Ich bitte darum, dass wir sie fortführen.

Danke schön.“

**Abschlussbericht aus dem Workshop 4:
Meerestechnik/Offshore-Technik - Deutschlands Präsenz auf dem
Weltmarkt stärken**

**Minister für Wirtschaft und Arbeit des Landes Schleswig-Holstein
Prof. Dr. Rohwer**

„Herr Bundeskanzler,
meine Damen und Herren,

ich möchte kurz über die Ergebnisse des vierten Workshops informieren: „Meerestechnik, Offshore-Technik - Deutschlands Präsenz auf dem Weltmarkt stärken“. Das war der Titel des vierten Workshops. Und eingangs kann ich sagen, dass alle Teilnehmer dieses Workshops es zunächst sehr begrüßt haben, dass dieses Thema in dieser Form zum ersten Mal auf dieser Nationalen Maritimen Konferenz aufgegriffen worden ist.

Es ist ein Thema - auch darüber bestand Einigkeit -, das eher unterschätzt wird und wo Deutschland ein gewaltiges Zukunftspotenzial hat. Wir haben gegenwärtig weltweit 130 Mrd. Euro Umsatz in diesem Segment mit einer Steigerungsdynamik von 10 bis 15 % pro Jahr, und man kann sich sehr schnell ausrechnen, welche Beschäftigungspotenziale in diesem Sektor vorhanden sind. Der Bereich ist - für diejenigen, die sich hier nicht so auskennen - sehr breit gefächert. Er reicht von der Offshore-Technologie in den verschiedenen Feldern einschließlich der Polartechnik, über die Hydrographie, die Marikultur/ Aquakultur bis hin zum maritimen Umweltschutz und anderen Bereichen. Das heißt, die Meerestechnik steht - neben dem Bereich der Schiffbautechnologie, der meist im Vordergrund steht, - für ein sehr, sehr wichtiges Segment der maritimen Wirtschaft.

Deutschland hat erhebliches Know-how in diesem Bereich. Darüber waren sich alle Teilnehmer einig. Allerdings hat es viele mit Sorge erfüllt, dass der Marktanteil Deutschlands an diesem eben beschriebenen Segment nur etwa 3% beträgt. Mit anderen Worten: Gemessen an der Kompetenz, die Deutschland in diesem Bereich hat, haben wir enorme Aufholpotenziale, die wir nur wahrnehmen können, wenn wir eine gemeinsame Kraftanstrengung unternehmen. Und viele Teilnehmer des Workshops haben gesagt: Es wird Zeit, es ist gewissermaßen Fünf vor Zwölf, um diese Chance zu nutzen; allein wenn man daran denkt, mit welcher Geschwindigkeit in Fernost Aquakulturen aufgebaut werden, mit welchen Milliarden Investitionen dort gearbeitet wird.

Die Teilnehmer des Workshops waren sich ebenfalls darüber einig, dass es - mit Blick auf die Stärken der deutschen Industrie und die Marktpotenziale - von besonderer Bedeutung ist, die Offshore-Windenergie voranzubringen; betont wurde aber auch, dass es wichtig ist, die Offshore-Technik in den anderen Bereichen der Öl-, Gas- und Wasserstoff-Förderung zu unterstützen und die schon vorhandenen Potenziale besser zu nutzen; und dass schließlich der Bereich der Hydrographie ein weithin unterschätztes, auf Grund der neuen UN-Seerechts-Gesetzgebung aber ungemein wichtiges Potenzial darstellt.

Hier passiert im Moment auf den Weltmärkten sehr viel. Andere Länder sind sehr aktiv. Deutschland hat einen Nachholauftrag zu erfüllen.

Der vierter wichtiger Bereich, den ich schon genannt habe, ist die Marikultur, also die blauen Biotechnologien - angefangen von der Fischzucht über die Muschelzucht über die Algenzucht bis hin zur Gewinnung von Wertstoffen aus dem Wasser. Hier handelt es sich um einen zukunfts- und wachstumsträchtigen Bereich, bei dem in Deutschland erhebliches Know-how vorhanden ist.

Im Workshop wurde eine Fülle von konkreten Vorschlägen diskutiert, um diese Felder zu fördern. Ich will nur einige wichtige hier nennen:

- Zum Ausbau der Offshore-Windenergie wurde die Bedeutung eines EEG, also eines Erneuerbare-Energien-Gesetzes auch für die künftige Planung herausgehoben. Das schafft Investitionssicherheit und ist natürlich auch für die Analysten, die entsprechende Konzepte beurteilen, von hoher Bedeutung.
- Es müssen schnell projektbezogene Konsortien gebildet werden, wobei wir aufpassen müssen, dass die Dänen oder die Niederländer uns diese Geschäfte nicht wegnehmen. Das heißt, hier ist es wichtig, dass wir die deutsche Kompetenz zügig in entsprechenden Konsortien bündeln. Dabei sind die norddeutschen Länder ja auch schon ein ganzes Stück vorangekommen.
- Dass die entsprechende Forschungsförderung zielgerichtet auf diese Konzepte angewendet wird, dass entsprechende Finanzierungskonzepte erarbeitet werden - es handelt sich um Milliarden Investitionen, bei denen natürlich die Finanzierungsinstitute zusammenarbeiten und wir nicht ohne entsprechende Bürgschaftsinstrumentarien auskommen - auch das ein Thema, das aber als Querschnitt über alle Bereiche ging. Dabei wurde auch überlegt, wie man die Kreditanstalt für Wiederaufbau einbeziehen kann.

- Schließlich die schnelle Umsetzung von Erprobungs- und Demonstrationsprojekten im Bereich der Windenergie: Bevor man die ganz großen Projekte Offshore errichtet, müssen an Land erst einmal Demonstrationsanlagen errichtet werden. Die müssen wegen der Wettbewerbssituation schnell errichtet werden.
- Ganz kurz das Stichwort umweltfreundliche Offshoretechnik für Öl, Gas und Wasserstoff. Auch hier waren sich viele Teilnehmer des Workshops einig, dass Deutschland hier Chancen hat, die es bisher nicht ausreichend nutzt. Das bezieht sich ganz besonders auf die Nutzung der Technik in den kalten und tiefen Wasserregionen. Hier gibt es ein erhebliches Potenzial.
- Auf den ersten Blick für Fachfremde vielleicht überraschend ist der Bereich der Hydrographie. Hier bieten sehr viel mehr Entwicklungsmöglichkeiten, als man zunächst glaubt und vor allem vollziehen sich - ich habe das vorhin kurz angedeutet - auf dem Weltmarkt erhebliche Prozesse, in denen die Länder der dritten Welt ihre Claims zur Nutzung der verschiedenen Meereszonen abstecken. Hier geht es darum, unsere Vermessungstechnologien zu nutzen.
- Der Vorschlag des Workshops ist, einen sogenannten German Hydrographic Consultancy Pool zu bilden, in dem die fachkundigen Behörden, die wir in diesem Bereich haben, gemeinsam mit der Wirtschaft entsprechende Vermarktungskonzepte im Rahmen von public private partnerships (PPP) erarbeitet.
- Im Bereich der Marikultur begrüßten die Workshop-Teilnehmer ausdrücklich das 7 Mio.-Euro Aktionsprogramm des Forschungsministeriums. Es besteht jetzt die Notwendigkeit, dass über den begrenzten Dreijahreszeitraum hinaus die strategische Ausrichtung erhalten bleibt. Es besteht auch die Notwendigkeit, dass die Pilotvorhaben, die zur Zeit schon erarbeitet sind bzw. konzeptionell erarbeitet sind, teilweise ja schon im Ministerium vorliegen, zügig genehmigt und realisiert werden, damit wir hier keine weitere Zeit verlieren.

Schließlich gab es noch einige kurze Diskussionen über Querschnittsprobleme. Das eine habe ich erwähnt: Das Finanzierungsproblem ist ein durchgängiges Thema, wo man sich die Frage stellen muss, wie man im Verbund von Banken, Finanzierungsinstituten auch des Bundes, der Länder vielleicht neue Finanzierungskonzepte schneiden kann, damit wir in diesem Bereich nicht an den zweifellos hohen Risiken im Einzelfall scheitern müssen.

Es war die Bitte der Teilnehmer des Workshops, dass die F&E Förderung der Meerestechnik möglichst erhöht und längerfristig ausgerichtet wird. Keine ungewöhnliche Forderung in der Tat,

aber ein nachvollziehbarer Wunsch. Man denkt an eine Tranche von etwa 10 Mio. Euro/a und ist der Meinung, dass das im Gesamtkonzept des BMBF eher noch ein geringer Betrag ist. Aber fast noch wichtiger - und das war eine interessante Diskussion - als die Summe der Forschungsförderung wurde eingeschätzt, wie wir diese Forschungsförderung so schnell, zügig und transparent wie möglich machen können, damit es eben nicht - so wurde gesagt - im Durchschnitt 1,3 Jahre dauert, bis ein Forschungskonzept vom Anfang bis zum Ende durchgeprüft und hoffentlich genehmigt ist. Wobei man, glaube ich, auch fairerweise sagen muss, dass es manchmal auch an den Antragstellern liegt. Es liegt nicht immer nur an den Bewilligern. Da müssen beide aufeinander zugehen, um diese Zeiten zu verkürzen.

Schließlich, meine Damen und Herren, war der abschließende Vorschlag, eine Allianz, eine „strategische Allianz für die Meerestechnik“ zu bilden, und zwar beim Maritimen Koordinator. Wir brauchen - ähnlich, wie es Herr Teichmüller für seinen Bereich angedeutet hat - eine Art Controlling der Vorschläge und ihrer Umsetzung. Ich weiß, das ist alles mit viel Arbeit verbunden, aber es ist entscheidend, dass das, was jetzt hier entwickelt worden ist, auch verfolgt und konkretisiert wird. Und das kann man sicher nur gemeinsam mit allen Akteuren aus Bund, Ländern, Wissenschaft und Wirtschaft – eben im Rahmen einer strategischen Allianz.

Abschließend: Es gibt sehr, sehr viel mehr Vorschläge aus diesem Workshop, die ich jetzt nicht genannt habe. Die werden natürlich dokumentiert *).

Ich möchte mich bei den Teilnehmern ausdrücklich bedanken. Es war eine ausgesprochen lebhaft, interessante Diskussion und insgesamt eine sehr positive Diskussion, die eine Art Aufbruchstimmung hat erkennen lassen. Es gilt jetzt, diese Aufbruchstimmung zu nutzen.

Vielen Dank.“

*) Dokumentation s. Nachtrag

Nachtrag zum Abschlussbericht aus Workshop 4

Schlussfolgerungen aus dem Workshop 4:

"Meerestechnik/Offshore-Technik - Deutschlands Präsenz auf dem Weltmarkt stärken"

Die folgenden Empfehlungen/Schlussfolgerungen sind das Ergebnis der im Workshop geführten Diskussionen.

Empfehlungen/Schlussfolgerungen:

- Die Erforschung und nachhaltige Nutzung des Meeres ist eine der großen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts und zugleich ein wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz. Die großen Potenziale der deutschen Meeresforschung und Meerestechnik müssen deshalb deutlich stärker als bisher auf dem Weltmarkt zur Geltung gebracht werden.
- Nur durch eine konzertierte Anstrengung aller Akteure wird es uns gelingen, die deutsche maritime Wirtschaft und insbesondere die deutsche Meerestechnik im weltweiten Wettbewerb um diesen Zukunftssektor ganz vorne zu positionieren.
- Dafür brauchen wir eine **Strategische Allianz für die Meerestechnik**, die dafür sorgt, dass:
 1. gemeinsame Schwerpunkte für eine zukunftsorientierte und anwendungsnahe Forschung und Entwicklung in der Meerestechnik von Wissenschaft und Wirtschaft definiert werden
 2. verbindliche Anforderungen an Sicherheit und Umweltverträglichkeit durch einheitliche Standards zumindest europaweit festgelegt werden
 3. durch die Förderung und Unterstützung von Pilot- und Demonstrationsvorhaben die Voraussetzungen geschaffen werden, am internationalen Markt erfolgreich zu sein
 4. Bund und Küstenländer die notwendigen Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung der Meerestechnik schaffen; dazu gehört insbesondere eine den marktstrategischen Herausforderungen entsprechende Fortschreibung des Forschungsprogramms des BMBF

5. die Mitwirkung der Dienststellen von Bund und Ländern bei internationalen Projekten im Rahmen von public-private Partnership Konzepten zugelassen und organisiert wird
6. die nachhaltige und zielorientierte Vertretung der deutschen Interessen in den internationalen Gremien sicher gestellt wird, um so den frühzeitigen Zugang zu strategisch relevanten internationalen Entwicklungen und Planungen zu gewährleisten
7. durch zertifizierte Aus- und Fortbildungsprogramme sowohl die eigenen Personal-Ressourcen verstärkt, als auch Angebote für potenzielle Nachfrager auf dem Weltmarkt entwickelt werden. Damit wird zugleich die Akzeptanz für deutsche Technologien und Produkte erhöht.
8. Wirtschaft und Wissenschaft sich in Form von Konsortien organisieren. Dazu gehört auch der Aufbau und die Moderation eines dynamischen Kompetenz- und Kooperationsnetzwerkes.

Aktionsfelder

Was heißt das konkret auf einzelne Aktionsfelder bezogen?

1. In der sich sehr dynamisch entwickelnden **Offshore-Windernergie-nutzung** kommt es darauf an
 - die notwendigen Veränderungen und Anpassungen im EEG zum Jahresbeginn 2004 in Kraft zu setzen
 - projektbezogene Konsortien (Unternehmen der maritimen Wirtschaft, der Windenergiebranche und Netzbetreiber) durch Bund und Länder zu fördern, um die "Kraftwerke auf See" zu realisieren
 - die netztechnische Integration, die notwendige Netzverstärkung und die Genehmigungsverfahren zur Einbindung der Seekabel an Land voranzutreiben
 - ein durch die Bundesregierung organisiertes "Aktionsbündnis Offshore-Windenergie" unter Einbeziehung aller relevanten Akteure mit klaren Zielvorgaben zu etablieren und
 - zügig Erprobungs- und Demonstrationsprojekte umzusetzen.
2. In der **industriellen Offshore- und Unterwassertechnik** geht es um eine strategische Forschungsförderung insbesondere der Tiefwassertechnik, um an zukünftigen internationalen Projekten teilhaben zu können.

3. Im Bereich der **Marikultur** ist es ganz wichtig, Langfrist-Perspektiven zu entwickeln und mit den spezifischen Forschungsprogrammen des Bundes und der EU zu unterlegen

4. Speziell im Bereich der **Hydrographie** sehen wir in der Idee eines Aktionsprogramms German Hydrographic Consultancy Pool eine große Chance. Dafür müssen die konzeptionellen und finanziellen Voraussetzungen geschaffen werden. Das gilt auch für das Einbringen des Know-hows und die aktive Beteiligung öffentlicher Einrichtungen an Projekten.

5. Allgemein wurde angeregt:

- Ein dynamisches Netzwerk Meerestechnik zur Verbesserung der Kooperation und der Vermarktung meeres technischer Produkte unter der Federführung der GMT zu schaffen
- Gemeinsam tragfähige Finanzierungskonzepte unter Einbindung der Deutschen Energie-Agentur und der KfW zu erarbeiten
- Ein "Raumordnungsgesetz Meer" zu beschließen, um den erforderlichen Ordnungsrahmen zu schaffen
- Die Bewilligungsverfahren für FuE-Anträge zu optimieren, um kürzere Bearbeitungszeiten und mehr Transparenz zu erreichen.

Umsetzung

Die Umsetzung der Strategischen Allianz für die Meerestechnik sollte im Rahmen der Koordination des maritimen Koordinators erfolgen. Partner wären der Bund, die Küstenländer, die meeres technisch relevanten Verbände der Wirtschaft und die Wissenschaft.

Im Rahmen dieser Allianz sollen die während der Konferenz entwickelten Ideen, Konzepte und Maßnahmen zur Nutzung der Wachstumspotenziale in der Meerestechnik geprüft und umgesetzt werden. Dafür sollte eine Fachgruppe Meerestechnik mit Vertretern aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Verwaltung gebildet werden. Diese Fachgruppe sollte dafür sorgen, dass auf der nächsten maritimen Konferenz erste Umsetzungserfolge der geforderten Maßnahmen präsentiert werden, damit die Aufbruchstimmung in der Meerestechnik weiter an Dynamik gewinnt.

Die Workshopteilnehmer wünschten eine ehrgeizige Zielvorgabe, damit bereits nach einem Jahr deutliche Erfolge in der Entwicklung der Marktpotenziale sichtbar werden. Nur so können Arbeitsplätze geschaffen und "Deutschlands Präsenz auf dem Weltmarkt gestärkt" werden.

Rede des Bundeskanzlers Gerhard Schröder anlässlich der Dritten Nationalen Maritimen Konferenz ^{*)}

"Sehr geehrte Frau Ministerpräsidentin Simonis,
sehr geehrter Herr Bürgermeister Saxe,
meine sehr verehrten Damen und Herren!

Wenn es einen Wirtschaftszweig gibt, der für das Zusammenwachsen der Weltwirtschaft und die Dynamik des internationalen Handels steht, dann ist es die maritime Wirtschaft. Die Globalisierung begann zu dem Zeitpunkt, als man erkannte, dass wir auf einem Erdball leben, den man mit dem Schiff umrunden kann.

Dies zeigt in aller Deutlichkeit: Die maritime Wirtschaft war und ist zu allen Zeiten einzigartig und unverzichtbar. Sie ist lebenswichtig für Wohlstand und Völkerverständigung - sie ist das Scharnier, das den wirtschaftlichen Globalisierungsprozess steuert.

Wir können in Deutschland stolz darauf sein, über einen leistungsfähigen maritimen Sektor zu verfügen. Werftindustrie und Zulieferer, See- und Binnenschifffahrt, Meerestechnik und Hafenwirtschaft und angebundene Verkehrswirtschaft sind Aktivpunkte für den Standort Deutschland im internationalen Wettbewerb. Und sie halten Beschäftigungsmöglichkeiten vor, die gerade in den Küstenregionen von besonderer Bedeutung sind.

Umso mehr freue ich mich darüber, heute bei der Dritten Nationalen Maritimen Konferenz in Lübeck zu Ihnen sprechen zu können - zumal ich an der Zweiten Maritimen Konferenz in Rostock, kurz nach dem 11. September, leider nicht teilnehmen konnte.

Seitdem mussten wir hinnehmen, dass mit dem Irak-Krieg und SARS eine Reihe von Entwicklungen eingetreten sind, die der Weltwirtschaft weitere Schläge versetzt haben. Dies ist an der maritimen Wirtschaft nicht spurlos vorübergegangen. Wir sehen uns heute mit einer Situation konfrontiert, in der sich Auftragschwäche im Schiffbau, Ausflagungen und internationale Dumpingpraktiken zu einer schwierigen Gesamtlage verdichten. Dies ist für mich, insbesondere vor dem Hintergrund meiner langjährigen Arbeit als Ministerpräsident eines Küstenlandes, sehr schmerzlich.

^{*)} vom Bundeskanzleramt autorisiertes Manuskript

Meine Damen und Herren,

so schwierig die Lage auch ist, einige gemeinsame Erfolge, die die Situation der maritimen Wirtschaft erleichtern, konnten wir erreichen. Als Sie sich vor anderthalb Jahren in Rostock getroffen haben, da konnten wir uns über einen wichtigen Erfolg für die ostdeutschen Werften freuen. Damals ist es uns gemeinsam gelungen, die Europäische Kommission von der Notwendigkeit einer Lockerung der Kapazitätsbeschränkungen zu überzeugen. Das hat den betroffenen Werften wieder Luft für neue Aufträge und damit für die Sicherung von Arbeitsplätzen gegeben. Ohne diese Regelung wären viele Aufträge ins Ausland gegangen, die nun auf deutschen Werften mit deutschen Arbeitskräften erfüllt werden können.

Letztes Jahr konnten wir durchsetzen, dass die Europäische Gemeinschaft ein WTO-Dumpingverfahren gegen Südkorea einleitet. Gegen zum Teil erheblichen Widerstand europäischer Mitgliedsstaaten haben wir endlich auch die Beihilfen in Höhe von bis zu 6% des Auftragswertes zum Schutz gegen südkoreanisches Dumping durchgesetzt. Ich habe mich damals persönlich bei Kommissionspräsident Prodi dafür engagiert. Ohne diese Schutzmaßnahmen wäre das WTO-Verfahren ein zahnloser Tiger geblieben. Der hätte bei den Südkoreanern wenig Eindruck gemacht. Mit den dafür zur Verfügung stehenden Mitteln des Bundes kann - bei entsprechender Kofinanzierung der Länder - ein Auftragsvolumen von 1,2 Mrd. Euro gefördert werden.

Das wird dem Schiffbau nicht alle Sorgen nehmen, doch es stärkt ihm den Rücken gegen unfaire Praktiken seiner Konkurrenten.

Vor dem Hintergrund der aktuellen wirtschaftlichen Situation können wir uns nicht auch noch Probleme bei der Schiffbaufinanzierung leisten. Wir setzen uns daher energisch für den Erhalt eines funktionierenden Finanzierungssystems im Schiffbau ein. Etwa die Hälfte aller deutschen Schiffsfinauzierungen enthalten in der einen oder anderen Form Landesbürgschaften der Küstenländer. Unsere Schiffsfinauzierungen sind optimal auf die Bedürfnisse der Branche zugeschnitten. Sie sind kostendeckend, leistungsstark und marktgerecht zugleich. Dennoch hat die europäische Kommission Zweifel an ihrer wettbewerbsrechtlichen Unbedenklichkeit angemeldet.

Wolfgang Clement ist in dieser Sache mit Wettbewerbskommissar Monti im Gespräch - das übrigens erfreulich konstruktiv verläuft. Die Aussichten sind gut, mit der Kommission einen Kompromiss in der Bürgschaftsfrage zu erreichen. Wir haben dafür den Vorschlag eines nach Risikogruppen gestaffelten Prämiensystems vorgelegt, das die Interessen des Schiffbaus wahrt.

Ebenso engagiert werden wir unsere Interessen in die Verhandlungen um das neue OECD-Schiffbauabkommen einbringen. Die Werftindustrie braucht einen fairen Wettbewerbsrahmen. Wenn nur das best Angebot zählt und nicht die höchste Subvention, dann wird sich unser Schiffbau ohne Probleme behaupten können.

Meine Damen und Herren,

wenn einem kalter Wind entgegenschlägt, dann ist es ganz natürlich, sich zuerst einmal die schützende Hand vor das Gesicht zu halten. Doch die Abwehr von Gefahren und der Erhalt des Status quo genügen nicht, die Zukunft des Schiffbaus zu sichern.

Langfristig muss es uns um technische und wirtschaftliche Führerschaft gehen. In diesem Sinne möchte ich die Initiative "LeaderSHIP 2015" der europäischen Schiffbauindustrie hervorheben. Dort wird zu Recht darauf hingewiesen, dass wir unsere führende Position auf den Märkten für komplexe und hochspezialisierte Schiffe weiter ausbauen müssen.

Nur, wenn wir auch in Zukunft eine breite Angebotspalette haben, können wir unser vergleichsweise hohes Beschäftigungsniveau im Schiffbau halten. Das wird uns gelingen, wenn der deutsche Schiffbau weiterhin die Kraft zur umfassenden Innovation aufbringt. Die Entwicklung besserer Produkte, die Entdeckung neuer Märkte und die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit, das sind vor allem Aufgaben der Industrie selber.

Um sie dabei zu unterstützen, werden wir ein Vierjahresprogramm zur Innovationsförderung im Schiffbau mit einem Volumen von insgesamt 60 Mio. Euro auflegen. Damit sollen Innovationen bei der Konstruktion und Produktion von Schiffen gefördert und beschleunigt werden.

Darüber hinaus ist die Bildung von Innovationszentren und -Netzwerken geplant. Sie sollen den Werften unter anderem dabei helfen, ihre schiffbauliche Wissensbasis zu verbreitern und innovative Technologien möglichst reibungslos im Produktionsprozess einzusetzen. Und natürlich sollen solche Netzwerke auch die Werften zu neuen Kooperationen animieren. Hier sehe ich noch beachtliche ungenutzte Spielräume.

Meine Damen und Herren,

neben Hafenwirtschaft und Meerestechnik - zu denen ich später noch kommen werde - ist die Schifffahrt die nächste wichtige Säule der maritimen Wirtschaft. Deutsche Reeder verfügen über die weltweit modernste Handelsflotte. Eine wichtige Grundlage für die Stärke des deutschen Reedereistandes ist die 1999 eingeführte Tonnagesteuer. Auf dieses zentrale Instrument werden wir auch in Zukunft nicht verzichten können. Daher werden wir diese auch international zum Erfolgsmodell gewordene Besteuerung der Schifffahrt erhalten.

Ich sage das ohne Wenn und Aber. Missbrauch muss hier allerdings ausgeschlossen werden.

Meine Damen und Herren,

trotz aller Bemühungen hat sich der Trend zur Ausflagging aufgrund des internationalen Angebotes billiger Arbeitskräfte fortgesetzt. Auch, dass es sich hier um gering qualifizierte Arbeitskräfte handelt, konnte den Trend nicht stoppen.

Für jeden Politiker, in dem nur ein Funken maritimer Begeisterung steckt, ist das eine unbefriedigende und schmerzliche Entwicklung. Jedes ausgeflaggte Schiff bedeutet weniger deutsches Fachpersonal. Das gefährdet langfristig den Bestand an maritimen Know How in Deutschland. Dies kann sich auch auf die Rekrutierung hochqualifizierter Lotsen auswirken. Und die werden für die Sicherheit im Seeverkehr dringend gebraucht.

Um dieser Entwicklung entgegen zu steuern, hat die Bundesregierung seit 1999 durchaus beträchtliche finanzielle Beiträge geleistet. Dies konnte den Trend zur Ausflagging zwar bremsen, es konnte ihn aber nicht stoppen.

Ich weiß, dass es hier beim Lohnsteuereinbehalt und bei der Senkung der Lohnnebenkosten weitergehende Erwartungen der maritimen Wirtschaft gibt. Es wird Sie nicht verwundern, dass dies angesichts der angespannten Haushaltslage kein einfacher Punkt ist. Ich sichere Ihnen aber eine sehr wohlwollende Prüfung im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten zu.

Meine Damen und Herren,

wenn es uns nicht gelingt, genügend deutsche Seeleute auszubilden, dann werden unsere Bemühungen um eine Flotte unter deutscher Flagge sinnlos. Daher möchte ich hier die gute Zusammenarbeit mit den Reedern zur Sicherung und Verbesserung der Ausbildung ausdrücklich hervorheben.

Die von Bund und Reederverband getragenen Ausbildungsbeihilfen für künftige Seeleute sind ein gutes Beispiel für die funktionierende Zusammenarbeit im "Maritimen Bündnis". Die Sicherung von Ausbildungsplätzen auf Schiffen in angemessener Zahl und hoher Qualität bleibt eine wichtige Zukunftsaufgabe.

Das ist - wie ich bereits angemerkt habe - auch eine Frage der Schiffssicherheit. Der Einsatz für mehr Schiffssicherheit steht nicht erst seit dem letzten Tankerunfall vor der spanischen Küste im Zentrum der Politik meiner Regierung. Das Unglück hat uns und unseren europäischen Partnern aber erneut die Dringlichkeit dieser Aufgabe drastisch vor Augen geführt. Wer die Hilflosigkeit der Menschen angesichts nahender Ölfuten und verdreckter Strände gesehen hat, dem ist klar:

Das darf nicht mehr vorkommen.

Auf EU-Ebene haben wir daher ein umfangreiches Maßnahmenpaket geschnürt, das die Sicherheit zu Wasser deutlich erhöhen wird. Dazu gehört, dass wir nicht locker lassen werden, bis diese Maßnahmen auch durch die Internationale Maritime Organisation umgesetzt werden. Denn weltweit müssen die gleichen Sicherheitsstandards gelten.

So haben wir uns zum Beispiel erfolgreich dafür eingesetzt, dass die veralteten und daher gefährlichen Tanker mit nur einer Hülle noch schneller ausgemustert werden: Der ursprüngliche Zeithorizont für die Ausmusterung ist von 2015 auf - je nach Alter und Art der Schiffe - nunmehr 2003 bis 2010 vorgezogen worden. Der Doppelhüllentanker muss Weltstandard werden. Und Sie wissen: Gerade bei diesem Schiffstyp ist Deutschland hervorragend positioniert.

Meine Damen und Herren,

als führende Handelsnation ist Deutschland auf leistungsstarke und kostengünstige Häfen angewiesen. Die Seehäfen sind ein wichtiges Standbein unserer Volkswirtschaft. Daher wird die Bundesregierung - gemeinsam mit den Ländern - die Entwicklung der deutschen Hafenwirtschaft weiterhin unterstützen. Hier kommt es nicht zuletzt auf die optimale Hinterlandanbindung der Häfen an. Der Ausbau der Seehafenanbindungen ist eines der Ziele im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2003.

Damit sich unsere Häfen im internationalen Wettbewerb um die besten Transportwege behaupten können, brauchen auch sie faire Wettbewerbsbedingungen. Das gilt für die Kosten des vom Hafen abgehenden Güterverkehrs ebenso wie für den Güterumschlag im Hafen selber.

Die Bundesregierung wird sich daher in Brüssel für eine größtmögliche Harmonisierung der entsprechenden Rahmenbedingungen einsetzen.

Meine Damen und Herren,

die deutsche Meerestechnik ist eine aufstrebende und an Bedeutung gewinnende Industrie der maritimen Wirtschaft.

Die Weltmeere bedecken über 70% der Erdoberfläche und sie bergen große wirtschaftlichen Potenziale - nicht nur als Transportweg, sondern auch als Quelle reicher Ressourcen. Ziel muss es daher sein, unsere Präsenz auf dem Weltmarkt für Meerestechnik weiter auszubauen. Die industrielle Nutzung der Meere beginnt beim Fang von Fischen und der Gewinnung anderer Nahrungsmittel. Sie versorgt uns aber auch mit wichtigen Rohstoffen und mit Energie. Die unter dem Meeresboden lagernden Öl- und Gasvorkommen werden bereits gefördert.

Den nächsten großen Entwicklungsschritt stellt die Nutzung der Windenergie offshore dar.

Allein für den Bau von Offshore-Parks eröffnen sich der Wirtschaft in den nächsten 25 Jahren Investitionschancen in Höhe von bis zu 45 Milliarden Euro. Davon kann ein erheblicher Teil von der maritimen Wirtschaft genutzt werden. Das sichert Beschäftigung auch auf den Werften und erweitert ihr technisches Know-How erheblich.

Natürlich sind hier noch wichtige Hürden zu nehmen. Ich denke nur an die Frage der Netzanbindung und der Erweiterung der Überlandleitungen, die notwendig wird, wenn die Offshore-Parks am Netz sind.

Meine Damen und Herren,

wir dürfen die maritime Wirtschaft nicht losgelöst von gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen und dem notwendigen Reformbedarf betrachten. Alles das was wir in der Agenda 2010 vorhaben, wird auch der maritimen Wirtschaft zu gute kommen. Sie ist nicht nur ein Programm für den notwendigen Umbau unserer sozialen Sicherungssysteme. Sie ist vor allem ein Programm, mit dem wir Vertrauen bei Investoren und Verbrauchern schaffen und Deutschland wieder auf Wachstumskurs bringen wollen.

Zentrales Ziel der Agenda 2010 ist es, einen neuen kraftvollen und nachhaltigen Beschäftigungsaufbau einzuleiten. Im Mittelpunkt steht dabei die Senkung der Lohnnebenkosten. Zur Senkung der Beiträge der gesetzlichen Krankenversicherung werden wir das Gesundheitswesen grundlegend modernisieren und dem Wettbewerbsprinzip stärker Geltung verschaffen.

Um Spielräume für eine Senkung der Beiträge zur Arbeitslosenversicherung zu gewinnen, wollen wir die Bezugsdauer des Arbeitslosengeldes verkürzen. Mit der maßvollen Reform des Kündigungsschutzes wollen wir die Hürden für Neueinstellungen zusätzlich senken, ohne die Schutzrechte der derzeit Beschäftigten in Frage zu stellen.

Die in unserer Wirtschaft so wichtigen kleinen und mittleren Unternehmen werden durch niedrigere Lohnnebenkosten und die nächsten Stufen der Steuerreform besonders entlastet. Aber im Gegenzug zu den genannten Veränderungen erwarten wir von der Wirtschaft künftig mehr Flexibilität. Die Wirtschaft ist in der Pflicht, mehr betriebliche Ausbildungsplätze zur Verfügung zu stellen. Es kann nicht sein, dass sich 70% aller Unternehmen ihrer Verantwortung entziehen und nicht ausbilden. Sollte es hier in den nächsten Monaten keine spürbare Besserung geben, werden wir über gesetzliche Regelungen ernsthaft nachdenken müssen.

Ich bin mir sicher, dass die Agenda 2010 in Deutschland eine breite Unterstützung erfährt. Die Menschen spüren, dass Veränderungen notwendig sind, und sie sind auch bereit, Opfer zu bringen. Sie spüren, dass wir nicht immer weiter zu Lasten kommender Generationen leben

können. Daher bin ich vom politischen, aber auch vom wirtschaftlichen Erfolg der Agenda 2010 überzeugt. Sie ist ein Großprojekt der wirtschaftlichen und sozialen Modernisierung, dass wir umsetzen können, wenn alle gesellschaftlichen Gruppen an einem Strang ziehen und kooperieren.

Der Gedanke der Kooperation stand auch am Anfang unserer Zusammenarbeit in Emden.

Lieber Herr Gerlach,

da sie in Kürze in den verdienten Ruhestand gehen, möchte ich Ihnen an dieser Stelle ganz herzlich für die geleistete Arbeit als maritimer Koordinator danken.

Heute wünsche ich mir, dass unser Einsatz für die Zukunft der maritimen Wirtschaft nicht nachlässt. Die maritime Wirtschaft braucht Ihre Ideen und Ihre Bereitschaft zum Dialog.

Dann werden wir auch die kommenden Herausforderungen erfolgreich meistern.

Vielen Dank."



Dritte Nationale Maritime Konferenz

am 26. Mai 2003

in Lübeck

Arbeitspapier des Koordinators für die Maritime Wirtschaft

1. Vorbemerkung
2. Maritimer Standort Deutschland
3. Schiffbaustandort Deutschland
4. Marineschiffbaustandort Deutschland
5. Seeschafffahrtsstandort Deutschland
6. Seehafenstandort Deutschland
7. Meerestechnikstandort Deutschland
8. Forschung, Entwicklung und Innovation
9. Bildung, Ausbildung und Weiterbildung
10. Sicherheit

1. Vorbemerkung

Die Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft sind trotz des gegenwärtig schwierigen wirtschaftlichen Umfeldes weiterhin positiv. In allen Teilbereichen bestehen gute Wachstumsperspektiven, die vor allem durch eine größtmögliche Ausschöpfung der immer noch bestehenden Vernetzungspotenziale gesteigert werden können. Hier ist die maritime Wirtschaft im Ergebnis in den letzten Jahren schon ein gutes Stück voran gekommen. Dies soll nicht darüber hinwegtäuschen, dass eine Reihe von Einzelfragen bisher noch nicht befriedigend gelöst werden konnten.

Es hat sich in den zurückliegenden drei Jahren seit der Ersten Nationalen Maritimen Konferenz in Emden (2000) und der darauf folgenden Konferenz in Rostock (2001) bestätigt, dass der von der Bundesregierung aktiv begleitete Vernetzungsprozess eine wesentliche Basis für Strukturverbesserungen in der maritimen Wirtschaft ist. Aus hiesiger Sicht ist dieser Prozess für eine Steigerung der Innovationskraft dieses Wirtschaftszweiges von entscheidender Bedeutung. Der Vernetzungsprozess gilt jedoch nicht nur für Wertschöpfungsketten und Kommunikationswege, sondern ganz besonders auch für den Dialog zwischen Wirtschaft und Politik. Von der Dritten Nationalen Maritimen Konferenz in Lübeck müssen deshalb für die Arbeit an den gemeinsamen Projekten wichtige und nachhaltige Impulse ausgehen.

Der vorliegende Bericht des Koordinators für die Maritime Wirtschaft ist als Zwischenbericht und Ausblick gedacht. Er beschränkt sich nicht nur auf die in den Workshops schwerpunktmäßig aufgegriffenen Themenstellungen, sondern geht auch auf aktuelle Entwicklungen im Bereich Schiffsicherheit (Stichwort: Havarie der Prestige) und Terrorismusbekämpfung ein. Weitere Schwerpunkte sind der Marineschiffbau und die Offshore-Windenergie als Teilgebiet der Meerestechnik.

2. Maritimer Standort Deutschland

Deutschland besitzt eine starke maritime Wirtschaft. Sie ist ein bedeutender Faktor für die Entwicklung der deutschen Volkswirtschaft. Aufgrund der zunehmenden internationalen Arbeitsteilung wird Deutschland auch zukünftig in erheblicher Weise auf die maritime Wirtschaft und ihre Teilbereiche angewiesen sein.

Die maritime Wirtschaft ist ein Wirtschaftszweig mit Zukunft und von gesamtwirtschaftlicher Bedeutung. Aufgrund ihrer engen Verflechtungen mit der übrigen Wirtschaft ist sie von

zentralem Interesse für Deutschland. Die wesentlichen Bereiche sind Schiffbau, Seeverkehr, Seehäfen und Meerestechnik.

Diese ökonomischen Effekte sind nicht nur auf die Küstenregion beschränkt. Die Zulieferindustrie, die z.B. ca. 70 % der Wertschöpfung im Schiffbau erbringt, ist in allen Bundesländern angesiedelt. Etwa die Hälfte davon hat ihren Sitz in Bayern, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen.

Zunehmende Globalisierung und Liberalisierung und damit eng verbunden ein schärferer internationaler Wettbewerb zwingen deutsche Unternehmen, ihre Strategie auf den Weltmärkten zu überdenken. Die Bundesregierung unterstützt deshalb diesen notwendigen Prozess der Neuorientierung deutscher Unternehmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit.

Wichtigstes Element der maritimen Politik der Bundesregierung ist der erfolgreiche Beginn, die Weiterführung und Koordinierung eines breiten Dialogs zwischen Politik und Behörden, Unternehmen und Verbänden, Gewerkschaften, Wissenschaft und anderen Interessengruppen.

Gerade mit dieser Politik des Dialoges setzt die Bundesregierung ihre „Leitlinien zur Förderung der Maritimen Wirtschaft“ um. Die Bundesregierung setzt ihre Politik fort, durch aufeinander abgestimmte Maßnahmen Deutschlands internationale Wettbewerbsfähigkeit als maritimen Standort zu festigen und auszubauen.

3. Schiffbaustandort Deutschland

Das auf dem Weltschiffbaumarkt bestehende anhaltende Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage, das auf Überkapazitäten überwiegend in Korea zurückzuführen ist, hat zu einem drastischen und dauernden Preisverfall für Schiffsneubauten geführt. Die koreanische Schiffbauindustrie wirbt neue Aufträge „um jeden Preis“ ein, um den erforderlichen Cashflow zu sichern. Laut Analysen der Europäischen Kommission bieten koreanische Werften Schiffe zu Preisen an, die in einzelnen Fällen deutlich unter denen liegen, die zur Deckung der Herstellungskosten und für eine angemessene Kapitalverzinsung notwendig wären. Bei den im Jahre 2002 neu analysierten Aufträgen sind die Preise im Durchschnitt um rund 20 % zu niedrig, d.h. die Schere hat sich im Vergleich zu den Vorjahren weiter geöffnet¹.

Die Dumpingpolitik Koreas und anderer asiatischer Staaten führte dazu, dass die Schiffbauer in der Europäischen Union seit 1992 rund zwei Drittel ihres Marktanteils verloren haben und in 2002 nur noch 7 % der Weltschiffbauproduktion erbrachten.

¹ Quelle: Schiffbauberichte der Europäischen Kommission.

Seit Herbst 2001 leidet der Weltschiffbaumarkt zusätzlich unter den Folgen der starken Markt-sättigung (in den letzten Jahren stimulierten die sehr niedrigen Preise eine außergewöhnlich hohe Nachfrage und eine entsprechend hohe Neubauproduktion), unter dem Rückgang bzw. der Stagnation des Welthandels und damit fehlender Nachfrage nach neuer Handelsschiffstonnage sowie unter den Nachwirkungen der Terrorangriffe vom 11. September 2001 und steht seitdem noch stärker unter Druck.

Im Jahr 2002 sank der Auftragseingang weltweit um 12 % unter das Niveau des Jahres 2001, bei den EU-Werften lag der Rückgang sogar bei 70 %. Die Preise für Schiffsneubauten sind weiter gefallen und so niedrig wie seit über zehn Jahren nicht mehr².

Die deutsche Schiffbauindustrie hat im Jahr 2002 und in den beiden Jahren davor gleichwohl ein hohes Wachstum der Neubauproduktion erreicht, das über dem EU-Durchschnitt liegt.

Neubauproduktion	1999	2000	2001	2002
- 1000 cgt ³	867	976	1.065	1.229
- Mio. Euro	2.084	2.329	3.011	3.416
- Entwicklung in % (Basis: 1000 cgt)	100	113	123	142
- EU im Vergleich	100	108	100	102

Quelle: Verband für Schiffbau und Meerestechnik

Wesentlich gefördert wurde diese positive Entwicklung durch die im Jahre 2000 beschlossene Aufstockung der noch bis Ende 2000 zulässigen auftragsbezogenen Schiffbauhilfen auf 320 Mio. DM (164 Mio. Euro). Zusammen mit den Zwei-Drittel-Kofinanzierungen der Küstenländer standen den deutschen Werften 960 Mio. DM (491 Mio. Euro) zu Verfügung. Die Angebote deutscher Werften wurden mit den Beihilfen - bis zu 7 % des Auftragswertes- auch preislich konkurrenzfähiger zu den koreanischen Dumpingangeboten.

Unbefriedigend gestaltete sich für die deutschen Werften seit Anfang 2001 bis zum Herbst 2002 die Einwerbung neuer Schiffbauaufträge. Zu einer signifikanten Verbesserung der Auftragsakquisition kam es erst nach dem 24. Oktober 2002, dem Stichtag für die Zulässigkeit der von der EU gebilligten neuen befristeten Schutzmaßnahmen für den Schiffbau.

² Quelle: Siebter Schiffbaubericht der Europäischen Kommission.

³ cgt (compensated gross tons) auch GBRZ, gewichtete Bruttoreaumzahl: dimensionslose Zahl, die die Größe eines Schiffes unter Berücksichtigung des erforderlichen Arbeitsaufwandes (technische Komplexität) angibt.

Auftragseingänge	1999	2000	2001	2002 1. bis 3. Quartal	2002 4. Quartal (ab 24. Okt.)
- 1000 cgt	1.009	2.186	138	rd. 300	rd. 440
- Mio. Euro	3.116	5.562	496	rd. 680	rd. 1.000
- Entwicklung in % (Basis: 1000 cgt)	100	216	14	73	
- EU im Vergleich	100	165	99	47	

Quelle: Verband für Schiffbau und Meerestechnik

Ende 2002 hatten die deutschen Werften noch einen Bestand an Aufträgen von rund 5,5 Mrd. Euro, von denen etwa die Hälfte noch in 2003 abgeliefert werden. Die restlichen Aufträge kommen 2004 und später zur Ablieferung.

Befristete Schutzmaßnahmen für den Schiffbau gegen koreanisches Preisdumping

Am 27. Juni 2002 beschloss der Europäische Ministerrat mit qualifizierter Mehrheit als handelspolitische Maßnahme gegen das anhaltende Preisdumping der koreanischen Schiffbauindustrie die Einleitung eines WTO-Streitbeilegungsverfahrens sowie neue befristete Schutzmaßnahmen zugunsten europäischer Werften⁴.

Nach intensiven, insbesondere von der Bundesregierung mit Nachdruck geführten Verhandlungen war auf dem EU-Industrieministerrat am 6. Juni 2002 Einigung darüber erzielt worden, dass für den Fall des Scheiterns erneuter Gespräche mit Südkorea eine WTO-Klage gegen Korea eingeleitet wird und von Oktober 2002 bis März 2004 befristete Hilfen in Höhe von 6% für Containerschiffe, Produkten- und Chemikaliertanker sowie - nach dem Vorliegen des Nachweises von Schädigungen- auch für Gastanker (LNG-Tanker)⁵ gezahlt werden dürfen. Nachdem der Wettbewerbsfähigkeitsrat vom 30. September 2002 das Scheitern der bilateralen Gespräche mit der südkoreanischen Regierung festgestellt hat, leitete die Kommission ein WTO-Streitbeilegungsverfahren ein⁶. Ab 24. Oktober 2002 wurden für die Dauer dieses Verfahrens neue befristete Schiffbauhilfen zulässig.

Auf Antrag der Bundesregierung hatte der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages in der Sitzung am 26. Juni 2002 Mittel des Bundeshaushaltes 2002 in Höhe von 24 Mio. Euro für

⁴ Verordnung (EG) Nr. 1177/2002 des Rates vom 27. Juni 2002 zur Einführung befristeter Schutzmaßnahmen für den Schiffbau, Amtsblatt L 172/1 vom 2. Juli 2002.

⁵ Der Bericht der EU-Kommission über das Vorliegen von Schädigungen im Marktsegment der Gastanker (LNG-Tanker) befindet sich zur Zeit im abschließenden Abstimmungsprozess von Kommission und EU-Rat.

⁶ Am 21. Oktober 2002 hat die EU vor der WTO Konsultationen mit Südkorea erbeten. Am 22. November 2002 und am 13. Dezember 2002 fanden die ersten beiden Runden der Konsultationen statt. Anfang April wurde von Seiten der EU eine weitere und letzte Runde der Konsultationen gefordert, bevor dann ggf. ein Panel eingerichtet wird.

diese Schiffbauhilfen freigegeben. Mit diesen Mitteln und den Kofinanzierungen in Höhe von 48 Mio. Euro durch die fünf Küstenländer wird die Förderung eines schiffbaulichen Auftragsvolumens von rund 1,2 Mrd. Euro möglich. Das sind rund 40 % des jährlichen deutschen Schiffsneubauumsatzes.

Für Schiffbauaufträge, die im Jahr 2003 abgeschlossen wurden, sind auch im Bundeshaushalt 2003 Mittel in Höhe von 24 Mio. Euro für die Gewährung von befristeten Schutzmassnahmen etatisiert worden.

Ebenso rechtzeitig hat die Bundesregierung alle weiteren rechtlichen Regelungen für die nationale Umsetzung der neuen EU-Schiffbauverordnung vorbereitet, so dass die befristeten Schutzmaßnahmen ohne Verzug für die betroffenen deutschen Werften wirksam werden konnten. Die rechtlichen Regelungen der Bundesregierung für die nationale Umsetzung der neuen EU-Schiffbauhilfenverordnung sind von der Europäischen Kommission am 19. März 2003 genehmigt worden.

Die deutliche Zunahme der Einwerbung neuer Schiffbauaufträge durch deutsche Werften nach dem 24. Oktober 2002 belegt die positiven Auswirkungen dieser Politik.

Angleichung der Wettbewerbsbedingungen bei der Finanzierung von Schiffsbauten

Deutschland ist weltweit ein herausragender Schiffsfinanzierungsstandort. Die Bundesregierung setzt sich nachdrücklich dafür ein, im internationalen Wettbewerb um Schiffsfinanzierungsbedingungen bestehende Verzerrungen durch unterschiedliche nationale Regime abzubauen.

Dazu gibt es derzeit zwei Ansatzpunkte: Mit der im Frühjahr 2002 neu gefassten OECD-Export-Kreditvereinbarung für Schiffe ist das Festzinssystem „CIRR“ (= commercial interest reference rate) in den Schiffbausektor eingeführt worden. Mit dem CIRR-System können die Banken langfristige Kredite zu einem am Kapitalmarkt orientierten Festzinssatz ausreichen und für das Zinsänderungsrisiko dieser Kredite unter bestimmten Bedingungen einen staatlichen Ausgleich in Anspruch nehmen. Einige Staaten haben ihre in der staatlichen Exportförderung bereits bestehenden CIRR-Systeme auf Schiffsexporte ausgedehnt. In Deutschland hingegen musste für Schiffsfinanzierungen ein solches System neu konzipiert werden. Alle Beteiligten haben dazu ihre Positionen eingebracht und das entsprechende Zinsausgleichssystem steht nunmehr kurz vor seiner Einführung. Die Europäische Kommission hat angekündigt, dass sie die CIRR-Systeme für Schiffsfinanzierungskredite in der EU beihilferechtlich zu überwachen beabsichtigt.

Der zweite Ansatzpunkt ist die mittelfristig von der Bundesregierung angestrebte europaweite Harmonisierung der Bedingungen für staatliche Garantien bzw. öffentlich-rechtliche Bürgschaften für Schiffsfinanzierungskredite. Die Bundesregierung steht in intensiven

Verhandlungen mit der Europäischen Kommission, um einen solchen einheitlichen Rechtsrahmen zu erarbeiten, in den sich auch nationale Garantiesysteme wie die Bürgschaften der Küstenländer einfügen lassen.

OECD-Schiffbauübereinkommen für weltweit faire Wettbewerbsbedingungen

Die Bundesregierung sieht wie die Europäische Kommission die dringende Notwendigkeit eines neuen OECD-Schiffbau-Übereinkommens, um faire Wettbewerbsbedingungen auf dem Schiffbauweltmarkt wieder herzustellen und zu garantieren. Ziel eines neuen Übereinkommens ist die Schaffung eines praktikablen und wirksamen weltweiten Wettbewerbsrahmens, der den Abbau von Stützungsmaßnahmen, das Verbot schädigender Preisgestaltung und ein Streitschlichtungsverfahren regeln soll.

Im Dezember 2002 begannen die Verhandlungen auf OECD-Ebene. Durch die Teilnahme von OECD-Staaten (außer USA) und Nicht-OECD-Ländern (wie z.B. China, China-Taipeh, Kroatien, Rumänien, Russland und Ukraine) wird die Effektivität des Übereinkommens verstärkt. Die Teilnehmerstaaten, die gemeinsam über 95 Prozent der weltweiten Werftkapazitäten repräsentieren, wollen bis Ende 2005 die Verhandlungen abschließen.

Laut OECD liegen die Überkapazitäten im weltweiten Schiffbau derzeit bei rund 15 Prozent. Bei Subventionierung im selben Umfang werden sich die Überkapazitäten in den nächsten Jahren verdoppeln. Durch die Schaffung eines praktikablen und wirksamen weltweiten Wettbewerbsrahmens soll dieses Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage auf dem Schiffbauweltmarkt reduziert werden. Die Bundesregierung wird, im Dialog mit der Industrie, die Verhandlungen der Kommission zum OECD-Schiffbau-Übereinkommen unterstützen und gegebenenfalls durch geeignete eigene politische Aktivitäten flankieren.

LeaderSHIP 2015

Die Bundesregierung hält das von der europäischen Schiffbauindustrie in ihrer Initiative „LeaderSHIP 2015“⁷ formulierte Ziel für richtig, dass die europäischen Werften ihre führende Rolle im Markt für komplexe Handelsschiffe stärken, aber parallel dazu auch eine qualifizierte Präsenz in Segmenten des Marktes für Standardschiffe erhalten müssen.

Dieses Nebeneinander von zwei sowohl von der Auslegung der Werften als auch den Marktbedingungen unterschiedlichen Bereichen des Schiffbaus ist insbesondere für die deutsche Schiffbauindustrie typisch: Im wissensbasierten Spezialschiffbau erfolgreiche, zumeist kleine

⁷ LeaderSHIP 2015 ist eine Initiative des europäischen Schiffbauverbandes CESA zur Zukunft der europäischen Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie, in deren Beirat u.a. die EU-Kommissare Liikanen, de Palacio, Busquin, Lamy, Monti, Diamantopoulo und Verheugen mitarbeiten.

und mittelständische Werften arbeiten neben großen, Containerschiffe bauenden Kompakwerften, die auf einem sehr schwierigen Markt in Konkurrenz insbesondere zu Korea stehen.

Da der komplexe Schiffbau durch geringere Marktvolumina gekennzeichnet ist, wird von diesem Bereich nicht die auch erforderliche quantitative Sicherung von Arbeitsplätzen in den zumeist strukturschwachen deutschen Küstenregionen ausgehen können. Zwar kann der Bau von komplexen Schiffen, z.B. Kreuzfahrtschiffen, Fähren und allen Arten von Serviceschiffen (Baggerschiffe, Offshore-Versorger u.ä.), ein erfolgreiches schiffbauliches Konzept sein, ihm fehlt aber das wünschenswerte Markt- und Beschäftigungspotenzial.

Insbesondere für das im europäischen Maßstab große Schiffbauland Deutschland ist deshalb der Bau von Standardschiffen, wie z.B. Containerschiffen für den Chartermarkt, unabdingbar. Durch die nur in diesem Bereich übliche Serienproduktion lassen sich große Marktvolumina mit entsprechenden Beschäftigungseffekten erreichen.

4. Marineschiffbaustandort Deutschland

Eine wichtige Rolle innerhalb der deutschen Werftenindustrie hat der Marineschiffbau.

Dank ihrer hohen Leistungsfähigkeit haben die deutschen Marinewerften im letzten Jahrzehnt bei konventionellen U-Booten, Überwasserkampfschiffen (Fregatten und Korvetten), und Minenkampfbooten bedeutende Anteile auf dem Weltmarkt errungen⁸. Bei U-Booten und Fregatten erreichten sie einen Marktanteil von rund 60 %, bei Minenkampf- und Schnellbooten von etwa 26 %.

Am Umsatz des deutschen Schiffbaus hat der Marineschiffbau im langjährigen Mittel einen Anteil von 20-25 %.

Kennzeichnend für den deutschen Marineschiffbau ist die privatwirtschaftliche Organisationsform bei gleichzeitiger Integration von Handels- und Marineschiffbau. Der militärische Schiffbau hat in den Marinewerften für den Erhalt hochqualifizierter Ingenieurskapazität sowie für die kontinuierlichere Auslastung der Anlagen und die Rentabilität des Schiffbaus insgesamt große Bedeutung.

In den Marinewerften liegt der Anteil der in der Rüstung Beschäftigten im langjährigen Mittel bei ca. 50 %. Insgesamt sind im Jahre 2002 rund 4.400 oder etwa ein Fünftel der rund 22.000 deutschen Schiffbauer im Bau oder in der Reparatur von Marineschiffen tätig gewesen.

⁸ Wenn hier auf den Weltmarkt bzw. Weltmarktanteile verwiesen wird, so handelt es sich dabei um den für deutsche Marinewerften erreichbaren Markt, also den Anteil an Marineaufträgen, die von Regierungen auch international ausgeschrieben werden.

Im deutschen Marineschiffbau bestehen anders als im Handelsschiffbau seit vielen Jahren enge Kooperationsbeziehungen. Diese trugen wesentlich zur erreichten starken Stellung auf dem Weltmarkt bei. Dadurch konnten sich die Werften auch als Hauptauftragnehmer und Systemführer bei den Marineschiffen behaupten, obwohl lediglich 20-25 % des Wertes eines Marineschiffes auf den eigentlichen Schiffbauanteil entfällt.

Kernfähigkeit⁹ der deutschen Marinewerften

Der Erhalt der Kernfähigkeiten, insbesondere der ingenieurtechnischen Kapazitäten (Engineering), erfordert aus betriebswirtschaftlichen Gründen eine möglichst kontinuierliche Auslastung, die die (wirtschaftliche) Durchführung von Marineschiffbauvorhaben ermöglicht. Werden diese Kapazitäten für längere Zeit unterschritten, kann es zum Verlust der Kernfähigkeiten kommen.

Die Aufträge für die Deutsche Marine konnten in den vergangenen Jahren nur eine teilweise Auslastung der vorhandenen Marineschiffbau-Kapazitäten sichern.

Im Überwasserschiffbau bestehen durch die Vorhaben Fregatte 124, Korvette 130, Forschungsschiff 751 sowie durch den Export hinsichtlich der industriellen Grundausrüstung, im Engineering und in der Fertigung bis etwa 2006 keine gravierenden Probleme.

Im Unterwasserbereich ist die Auftragslage durch das Vorhaben U-Boot 212A 1. Los und durch Exporte bis 2006 gesichert.

Nach Abschluss der genannten Vorhaben (ca. 2007) kann die Deutsche Marine mangels wesentlicher Projekte nur noch einen beschränkten Beitrag zur Auslastung der Marineschiffbau und der -ausrüstungsindustrie leisten. Im Unterwasserbereich sind erst mittelfristig und im Überwasserbereich erst langfristig neue Großvorhaben des Marineschiffbaus einplanbar.

Der Export muss dann in Zukunft eine wesentliche Stütze für den Erhalt dieser Kern- und Systemfähigkeiten bilden.

Die Positionierung der deutschen Marinerüstungsindustrie im europäischen Rahmen bleibt eine Aufgabenstellung, die in wesentlichen Punkten noch zu lösen ist. Zur Verfolgung und Weiterführung der Zielrichtung der Gemeinsamen Erklärung der Bundesregierung mit Unternehmen der deutschen Heeres- und Marineschiffbauindustrie vom 27. Oktober 2000 sind die Kräfte der Rüstungsindustrie zu bündeln, um durch Kostenreduzierungen der Entwicklung des Haushalts Rechnung zu tragen. Die strategischen Ziele sollen dem Erhalt der Spitzenstellung sowie der Kernkompetenzen und damit der Systemfähigkeit der deutschen

⁹ Kernfähigkeiten sind die Fähigkeiten der wehrtechnischen Industrie, über welche die Bundesrepublik Deutschland aus eigenem Interesse als nationale Rüstungsbasis verfügen muss.

Unternehmen im Bereich des Marineschiffbaus dienen und darüber hinaus die grundlegenden Elemente für die Restrukturierung der europäischen Rüstungsindustrien darstellen.

Im Augenblick sind auf EU-Ebene verstärkte Bemühungen erkennbar, eine europäische Verteidigungsgemeinschaft zu ermöglichen.

5. Seeschifffahrtsstandort Deutschland

Seeschifffahrt

Der deutsche Schifffahrtsstandort hat in den vergangenen Jahren seinen rasanten Aufschwung fortgesetzt. Die von deutschen Reedern im internationalen Verkehr betriebene Handelsflotte ist in den letzten 10 Jahren nach Zahl der Schiffe um 58 % und nach der Tonnage um mehr als das dreifache gewachsen. Sie besteht derzeit aus ca. 2.200 Schiffen. Davon sind allein 880 Containerschiffe. Die deutsche Handelsflotte hat mit ca. 5 Jahren weltweit das niedrigste Durchschnittsalter und dementsprechend den höchsten Schiffssicherheits- und Umweltschutzstandard. Zur Finanzierung der Handelsflotte werden in Deutschland jährlich bis zu 4 Mrd. Euro an Eigenkapital und Schiffshypothekendarlehen aufgebracht.

Ein unverzichtbarer Faktor dieser Entwicklung ist die 1999 auf der Grundlage von Leitlinien der EU-Kommission eingeführte Tonnagesteuer, die die Bereederung der Schiffe im Inland verlangt. Sie hat maßgeblich dazu beigetragen, dass Deutschland in Europa nach Griechenland und Norwegen ein führender und bei Containerschiffen weltweit der führende Schifffahrtsstandort geworden ist. Die Reedereibetriebe an Land beschäftigen ca. 17.000 Menschen mit steigender Tendenz. Bei den maritimen Dienstleistern (schiffsfinanzierende Banken, Emissionshäuser, Klassifikationsgesellschaften, Steuer- und Rechtsberatung etc.) sind weitere 5.000 Menschen beschäftigt, ebenfalls mit steigender Tendenz.

Vor diesem Hintergrund ist die Tonnagesteuer, die inzwischen von nahezu allen europäischen Schifffahrtsnationen unter z.T. sogar günstigeren Bedingungen eingeführt worden ist, als Kernelement der standortsichernden Schifffahrtspolitik der Bundesregierung anzusehen. Sie darf daher in ihrem Kernbestand nicht angetastet werden.

Die Entwicklung der Handelsflotte unter deutscher Flagge hat mit der positiven Standortentwicklung nicht Schritt gehalten. Mit rd. 500 Schiffen, davon rd. 300, die im internationalen Verkehr operieren, und ca. 5,6 Mio. BRZ ist die Flotte unter deutscher Flagge in den letzten 10 Jahren um ca. 50 % nach Zahl der Schiffe und 16 % nach der Tonnage kleiner geworden. Das gilt auch für die Beschäftigungssituation auf Schiffen unter deutscher Flagge. In demselben Zeitraum ist die Zahl der Seeleute von insgesamt 18.000 auf 11.000

zurückgegangen, die Zahl der deutschen Seeleute von 14.000 auf 6.100. Über 2.000 deutsche Seeleute sind auf den deutschen Schiffen unter fremder Flagge beschäftigt.

Die Zahl der Ausbildungsplätze für die Berufe an Bord hat sich in den letzten Jahren zwar erhöht, ist aber trotz der vom Bund und vom Verband Deutscher Reeder gezahlten Ausbildungsbeihilfe noch nicht ausreichend, um einem altersbedingt wachsenden Bedarf, insbesondere bei Schiffsoffizieren, gerecht zu werden. Die Bundesregierung ist darum bemüht, einem drohenden Verlust an seemännischem Fachwissen und damit einer Gefahr auch für den gesamten deutschen Schifffahrtsstandort im Rahmen des Maritimen Bündnisses (Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt) entgegenzuwirken.

Die von der Bundesregierung und dem Gesetzgeber seit 1999 eingeleiteten Maßnahmen zur Eindämmung der Ausflagung, wie der 40 %-ige Lohnsteuereinbehalt und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln zur Senkung der Lohnnebenkosten, haben die Ausflagung im Gegensatz zu der Entwicklung in anderen EU-Mitgliedstaaten im Jahr 2002 zwar hemmen, aber nicht stoppen können. Die europäischen Nachbarn haben auf der Basis der EU-Leitlinien für die Schifffahrtsförderung von 1997 die Lohnnebenkosten für die Beschäftigten auf Schiffen unter ihren nationalen Flaggen in einem wesentlich höheren Umfang gesenkt und dadurch den Anteil dieser Schiffe an den jeweiligen Gesamtflotten erhöhen können.

Das Maritime Bündnis hat sich deshalb zum Ziel gesetzt, den Rückgang der Handelsflotte unter deutscher Flagge im Rahmen des EU-Rechts aufzuhalten und nach Möglichkeit wieder umzukehren.

In einem ersten Schritt hat die Bundesregierung ein mittelfristig angelegtes und degressiv ausgestaltetes Schifffahrtförderungsprogramm aufgelegt, dessen Spielräume jedoch durch den Haushaltskonsolidierungsprozess begrenzt sind. Innerhalb des Maritimen Bündnisses wurden deshalb auf der Zweiten Nationalen Maritimen Konferenz in Rostock am 6. November 2001 strukturelle Reformen im steuerlichen und sozialversicherungsrechtlichen Bereich für notwendig befunden. Die ressortübergreifenden Gespräche hierzu erwiesen sich jedoch als schwierig, weil fiskal- und sozialversicherungsrechtliche Grundsatzabwägungen den Weg zu den anvisierten strukturellen Reformen bisher versperrten. Die zur Lösung des Ausflagungsproblems anstehenden Fragen sind z.Zt. Hauptthema der Arbeit des Maritimen Bündnisses. Es bleibt erklärte Absicht der Bundesregierung, die mit den strukturellen Reformen einhergehenden Probleme zeitnah und interessengerecht zu lösen.

Weitere Fragen sind die Zulassung der Ausbildung des seemännischen Nachwuchses auch auf ausgeflaggten Schiffen deutscher Reeder - zunächst unter Flaggen der europäischen Gemeinschaft - und die Umgestaltung und Harmonisierung der Ausbildungswege in den Küstenländern. Die im Maritimen Bündnis vertretenen Partner sind von dem Willen getragen, die Impulse der Dritten Maritimen Konferenz in Lübeck aufzugreifen und in die Arbeit des Bündnisses einfließen zu lassen.

Short Sea Shipping - From Road to Sea/Waterway

Die Arbeiten der Bundesregierung in enger Zusammenarbeit mit dem ShortSeaShipping Promotion Center Deutschland (SPC) zur Verlagerung von Gütertransporten auf die „nasse Transportkette“ haben gezeigt: Nach wie vor steht eine Reihe von Hinderungsgründen der Bereitschaft von Verladern und Spediteuren entgegen, sich beim Gütertransport auch des Verkehrsträgers Schiff zu bedienen. Eine wesentliche Rolle spielt dabei die fehlende Transparenz, um auf dieses kostengünstige alternative Transportmittel ausweichen zu können, ferner das Kostengefälle Strasse/Wasserstraße bei bestimmten Güterarten sowie die noch bestehenden administrativen Hemmnisse bei Zolldokumentation sowie sanitären und phytosanitären Kontrollen.

Hier muss von der Verkehrspolitik ein wichtiger Beitrag mit einem integrierten Verkehrsträgersystem geleistet werden. Es wird dabei darauf ankommen, schon jetzt wichtige Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass der prognostizierte kräftige Anstieg im Gütertransport der kommenden Jahre auch bewältigt werden kann. Dabei gilt es vor allem, die Straße zu entlasten und dabei leistungsfähige alternative Verkehrsträger stärker als bisher zu nutzen. Der Wasserweg wird dabei eine wichtige Rolle spielen, denn das Schiff ist nach wie vor im Verhältnis zu seinen Transportkapazitäten ein besonders umweltfreundlicher und energiesparender Verkehrsträger mit hohen Kapazitätsreserven. Ein wichtiger Schritt bei der Umsetzung dieser Politik ist auch die Ausweitung der Fördermöglichkeiten im Rahmen des Kombinierten Verkehrs (KV) auf die „nasse Transportkette“. Hier konnte die KV-Förderrichtlinie mit Zustimmung der Europäischen Kommission inzwischen entsprechend erweitert werden.

Mit der 2001 erfolgten Einrichtung des SPC ist ein wichtigen Schritt in die praktische Umsetzung dieser Politik getan worden. Das SPC ist nunmehr fast 2 Jahre „am Netz“ und erfreut sich einer zunehmenden Akzeptanz mit seiner neutralen und kostenfreien Beratung von Verladern, Spediteuren und Dienstleistern. Nach dem jüngsten Bericht des SPC ist es seiner Arbeit zuzuschreiben, dass im Jahre 2002 rd. 15 Mio. t/km von der Straße auf den Wasserweg verlagert werden konnten. Dabei kommt nicht nur der Küstenschifffahrt, sondern auch der Fluss-Seeschifffahrt und der Binnenschifffahrt bei den Verlagerungsanteilen eine besondere Rolle zu.

Die Bundesregierung setzt auch für die Zukunft auf eine erfolgreich expandierende Arbeit dieser von Bund, Küstenländern sowie Nordrhein-Westfalen, der maritimen Wirtschaft und der Binnenschifffahrt und den Binnenhäfen gleichermaßen als Public-Private-Partnership-Projekt getragenen Einrichtung. Sie teilt die Auffassung der Mitglieder, des Vorstands und des Beirates des SPC-Trägervereins, dass diese Arbeit auch über 2004 hinaus fortgesetzt werden muss, um dem erkennbaren Erfolg Nachhaltigkeit zu verleihen.

Mit Blick darauf ist ein Schwerpunkt der laufenden und zukünftigen Arbeit des SPC die Vergrößerung der Zahl der Mitglieder des Trägervereins, die Gewinnung von Verladern und Spediteuren für die Verlagerung ihrer Transporte auf den Wasserweg sowie eine optimierte Kooperation mit internationalen, aber auch regionalen Initiativen auf diesem Feld.

Kein Land kann hier aber nationale Alleingänge machen, da es sich um europäische Verkehre handelt. Deshalb arbeitet die Bundesregierung in den entsprechenden Gremien der EU mit. Wichtig sind auch die bilateralen Kontakte zu anderen Ländern, wie sie seit längerem mit Polen und den Niederlanden bestehen.

Wenn in den letzten Monaten die Projektidee „Motorways of the Sea“ in den Vordergrund der Diskussion gerückt wurde und damit eine Verbindung des Short Sea Shipping zu den TEN-Projekten hergestellt wird, ist dies aus deutscher Sicht nur zu begrüßen und mit unseren Beiträgen in Zusammenarbeit mit Küstenländern und Küstenwirtschaft zu fördern. Zu warnen ist hier aber vor zu hochgespannten Erwartungen; „Motorways of the Sea“ ist eine zukunftsweisende Projektidee; ihre Realisierung ist jedoch als Teilaspekt der Umsetzung der Gesamtkonzepte „From Road to Sea/Waterway“ und im Rahmen der TEN-Aktivitäten der EU zu sehen. Sie wird in diesem Kontext - ebenso wie beim Short Sea Shipping als Alternative zum Landweg- voraussichtlich einen „längeren Atem“ benötigen.

6. Seehafenstandort Deutschland

Vor dem Hintergrund der konjunkturellen Lage in Deutschland und der schwachen Weltkonjunktur war der Gesamtumschlag in den deutschen Seehäfen 2002 leicht rückläufig. 2002 wurden insgesamt 246 Mio. t Güter aller Art umgeschlagen. Dies entspricht einem Minus von rund 1 % im Vergleich zum Vorjahr (plus 1,4 %). Vor allem im Massengutumschlag wurde 2002 deutlich weniger als im Jahr zuvor umgeschlagen.

Die Entwicklung im Stückgutbereich verlief hingegen erfreulich positiv. Als Wachstumsträger zeigte sich erneut der Containerumschlag der Nordseehäfen. In Hamburg und Bremerhaven ist der Containerumschlag im Jahr 2002 zusammen um 10,2 % auf 87,2 Mio. t angestiegen. Die beiden Universalhäfen konnten damit ihren Marktanteil in der Hamburg-Antwerpen-Range ausbauen und zogen zusammen 42,3 % der Containerladung in der Range auf sich. In den Ostseehäfen erhöhte sich der Fähr- und Ro/Ro-Verkehr 2002 insgesamt um 4 % auf fast 42 Mio. t. Der Ostseeraum bleibt damit eine der wichtigen Wachstumsregionen.

Angesichts dieser Entwicklung haben die deutschen Seehäfen die Leistungsfähigkeit ihrer Anlagen weiter verbessert. Allein in den letzten 5 Jahren wurden insgesamt 2,5 Mrd. Euro in den Ausbau und die Modernisierung der Anlagen investiert. Mit der Tätigkeitsaufnahme der

JadeWeserPort-Realisierungsgesellschaft für den Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven wurde ein weiterer Schritt zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des maritimen Standortes Deutschland vollzogen.

Die Zukunftsperspektiven der deutschen Seehäfen sind weiterhin günstig. Die deutsche Hafenwirtschaft wird auch zukünftig deutliche Zuwachsraten aufweisen. Gutachten der Bundesregierung prognostizieren eine jährliche Steigerung des Gesamtumschlages bis zum Jahre 2015 um durchschnittlich 2,4 % in den deutschen Nordseehäfen und durchschnittlich um 4,1 % in den deutschen Ostseehäfen. Deutlich dynamischer als der Gesamtumschlag der deutschen Nordseehäfen wird dabei das Aufkommen im Containerumschlag steigen. Hier rechnet die deutsche Hafenwirtschaft mit einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum um 7 bis 8 %.

Aus der Perspektive der deutschen Seehäfen, aber auch der Bundesregierung, sind zur Unterstützung der Entwicklungspotentiale deutscher Seehäfen Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen eines hafenpolitischen Policy-Mix als prioritär einzustufen. Vor dem Hintergrund der außenhandelsorientierten deutschen Volkswirtschaft und der großen regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung deutscher Seehäfen ist es Herausforderung und Aufgabe zugleich, den maritimen Standort Deutschland zu sichern und zu stärken. Der Bund unterstützt daher die Bemühungen der Länder, die Standortqualität und Wettbewerbfähigkeit der deutschen Seehäfen zu steigern. Zu diesem Zweck wurde mit den Küstenländern bereits 1999 eine „Gemeinsame Plattform zur deutschen Seehafenpolitik“ beschlossen und diese 2001 durch einen Katalog mit konkreten hafenpolitischen Maßnahmenvorschlägen ergänzt.

Das Rückgrat für die zunehmend im internationalen Wettbewerb stehenden deutschen Seehäfen bildet die Hinterlandanbindung. Der gezielte Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten der Seehäfen sowie deren Verbindung mit den Wirtschaftszentren Deutschlands gehören zu den zentralen Feldern der deutschen Seehafenpolitik. Die Bundesregierung hat den hohen Stellenwert der Seehafenhinterlandanbindung erkannt und hat dessen Ausbau als einen von fünf Investitionsschwerpunkten in dem „Zukunftsprogramm Mobilität“ mit aufgenommen. In diesem Rahmen werden bis Ende des Jahrzehnts über 90 Mrd. Euro in den Ausbau und die Modernisierung der Verkehrswege investiert.

Darüber hinaus enthält das „Prioritäten-Konzept Seehafenanbindungen“ zehn länderübergreifende, konkrete Projekte, die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung 2003 entsprechend ihrer Baureife und Finanzierung auf der Zeitschiene 2004-2010 möglichst weit nach vorne gezogen werden sollen. Beispielhaft seien hier die großen Vorhaben der seewärtigen Vertiefung von Unterelbe und Außenweser genannt. Der Bund steht diesen von den Küstenländern Hamburg und Bremen beantragten weiteren Anpassungen aufgeschlossen gegenüber. Wie anlässlich der Zweiten Maritimen Konferenz in Rostock zugesagt, ist die Bundesregierung bereit, beide Vorhaben auch außerhalb des Zeitplans der

Bundesverkehrswegeplanung zu prüfen und -positive Bewertungsergebnisse vorausgesetzt- durchzuführen. Das „Prioritäten-Konzept Seehafenanbindungen“ konkretisiert insgesamt drei Bundesschienen-, vier Bundesfernstraßen- und drei Bundeswasserstraßenprojekte. Die Weichen hierfür sind durch den neuen Bundesverkehrswegeplan als integraler Bestandteil der aktuellen Verkehrspolitik gestellt.

Übersicht der zwischen Bund und Küstenländer vereinbarten, länderübergreifenden Investitionsmaßnahmen zur Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland (Zeitschiene 2004 bis 2010)	
Verkehrsträger	Projekt
Bundesschienenwege	Neubau-/Ausbaustrecke Hamburg/Bremen-Hannover („Y-Trasse“)
	Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Lübeck-Travemünde
	Ausbaustrecke Rostock-Berlin
Bundesfernstraßen	Sechsstreifiger Ausbau A 1 und A 7
	Weiterbau der A 14 nördlich von Magdeburg
	Bau der Hafenuferspanne in Hamburg im Zuge der Autobahn A 252
	Weiterbau der A 281-Eckverbindung in Bremen
Bundeswasserstraßen	Weitere Vertiefung der Unterelbe und der Außenweser
	Schleusen am Elbe-Lübeck-Kanal
	Ausbau der Mittelweser

Neben dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zur Stärkung des maritimen Standortes Deutschland ist es Aufgabe und Herausforderung zugleich, faire und transparente Wettbewerbsbedingungen für die deutschen Seehäfen im Rahmen der EU herzustellen. Unterschiedliche Umsetzungen ordnungspolitischer Rahmenbedingungen der Gemeinschaft , vor allem im Bereich der Trassenpreise, Mineralölbesteuerung beim Hafenumschlag sowie Wegekostenanlastung (LKW-Maut), führen zu Wettbewerbsverzerrungen. Handlungsbedarf besteht sowohl im Rahmen der EU, als auch auf bilateraler Ebene und, soweit Wettbewerbsrecht und nationale Spielräume dieses erlauben, auch national. Ziel auf EU-Ebene ist eine größtmögliche Harmonisierung der europäischen Wettbewerbsbedingungen.

Mit der Einführung der Lkw-Maut unternimmt die Bundesregierung alle Anstrengungen, eine größtmögliche Harmonisierung der Abgabenbelastung für den Güterverkehr in Europa zu erreichen und setzt sich dafür ein, eine mit dem EU-Recht verträgliche Lösung zum Abbau der bestehenden fiskalischen Wettbewerbsnachteile deutscher Transporteure in Europa durchzusetzen. Um das vorgesehene Harmonisierungsvolumen von jährlich rund 300 Mio. Euro auf EU-konforme Weise zu realisieren, prüft die Bundesregierung derzeit unterschiedliche Harmonisierungsmodelle.

Eine steuerliche Gleichbehandlung für die analoge Anwendung des EU-Mindestsatzes für die Mineralölsteuerbelastung beim Hafenumschlag in den deutschen Seehäfen wird für erforderlich

gehalten. Die finanziellen Spielräume sind jedoch im Hinblick auf die z.Zt. äußerst angespannte Haushaltslage sehr eng.

Der Wettbewerbsverzerrung im Seehafenhinterlandverkehr durch unterschiedliche Trassenpreise zu begegnen, ist ein weiteres wichtiges Anliegen. Durch die fehlende Harmonisierung der staatlichen Eisenbahnfinanzierung und der Wegekosten in der Europäischen Union drohen mittelfristig Verlagerungen der Transportwege, die nur sehr schwer rückgängig zu machen sind. Hier gilt es, EU-konforme Lösungen zu finden.

Seitens der EU gibt es Bestrebungen, faire und transparente Wettbewerbsbedingungen für die europäischen Häfen herzustellen. Mit dem Vorschlag der EU-Kommission für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Marktzugang für Hafendienste (Port Package) soll ein Gemeinschaftsrahmen geschaffen werden, der einerseits den freien Zugang zum Hafendienstmarkt gewährleistet und andererseits den Mitgliedstaaten gestattet, diesen Rahmen mit notwendigen Regeln zu konkretisieren. Besonders auf deutschen Druck sind verstärkte Sozialschutzklauseln in die Richtlinie aufgenommen worden, um die Rechte der Arbeitnehmer in den deutschen Häfen abzusichern (z.B. bei Selbstabfertigung, Konzessionswechsel). Die auch von Deutschland geforderten deutlich verlängerten Übergangsfristen sichern die langfristigen Investitionen in bewegliche und unbewegliche Hafeninfrastruktur für die Unternehmen. Die Bundesregierung befürwortet daher den „Gemeinsamen Standpunkt“ des Rates. In dem nun anstehenden Vermittlungsverfahren zwischen Rat/Kommission und Europäischem Parlament, insbesondere hinsichtlich des Lotsenwesens, der neuen Definition der Selbstabfertigung (nur noch seefahrendes Personal), der Genehmigungen für Hafendienstleister, der verpflichtenden Ausgleichszahlungen beim Konzessionswechsel und eines neuen Artikels zu Beihilfeleitlinien der Kommission für Hafenumschlagunternehmen wird die Bundesregierung die deutschen Interessen weiterhin nachhaltig vertreten.

7. Meerestechnikstandort Deutschland

Der Begriff Meerestechnik umfasst alle industriell-technischen Disziplinen, die zur Nutzung und zum Schutz der Meere dienen und auf ingenieurwissenschaftlicher Grundlage stehen. Eingeschlossen sind auch die industrielle Nutzung des Meeres, die Gewinnung und Verarbeitung von Nahrungsmitteln (Fischerei und Aquakultur), Rohstoffe (Meeresbergbau) und Energie (Offshoretechnik für fossile und regenerative Energieträger, d. h. für die Öl- und Gasförderung sowie die Nutzung von Wind-, Wellen- und Gezeitenenergie) sowie die zugehörige Nutzung des Meeres als Transportweg (Schiffstechnik und Maritime Sicherheitstechnik).

Die räumliche Ausdehnung meeres technischer Nutzungsformen findet über die küstennahen Bereiche und die Randmeere hinaus zunehmend in peripheren, klimatisch herausfordernden Regionen statt. Daher haben sich auch die Polar- und Eistechnik zu wichtigen eigenständigen Sektoren entwickelt. Zudem wird die Erkundung und Ausbeutung der Meere nicht mehr nur von der Wasseroberfläche aus, sondern wird ebenfalls im Wasserkörper selbst betrieben, was die Bedeutung der Unterwassertechnik erhöht. Daneben bestehen Querverbindungen zu naturwissenschaftlich geprägten Disziplinen, wie der Meeresforschungstechnik.

Meerestechnische Sektoren und angrenzende Disziplinen:

Offshoretechnik	Schiffbau
Wasserbau/Küsten	Hydrographie
Meeresbergbau	Fördertechnik
Maritime Sicherheitstechnik	Verfahrenstechnik
Fischerei und Aquakultur	Meeresbiologie
Unterwassertechnik	Meeresforschungstechnik
Marine Umweltschutztechnik	Chemie
Polartechnik	Umweltschutz

Meerestechnik ist daher nicht als homogener Industriesektor abgrenzbar, sondern muss als breites interdisziplinäres Netzwerk von Wirtschaftsbetrieben und Forschungseinrichtungen verstanden werden, das zahlreiche Berührungspunkte und Verzahnungen auch mit nicht-maritimen Branchen und Aktivitäten aufweist.

Die Meerestechnik hat aufgrund ihres großen Wachstumspotenzials als Wirtschaftsfaktor an Bedeutung zugenommen und ist dabei insbesondere in den letzten Jahren stärker in das Bewusstsein der politischen Entscheidungsträger und der Öffentlichkeit gerückt. Dabei haben neben der Verbesserung technologischer Möglichkeiten zur Erschließung der meeres technischen Wirtschafts- und Arbeitsmarktpotenziale die Überlegungen zur nachhaltigen Nutzung der marinen Ressourcen einen neuen Stellenwert bekommen.

Die nicht-schiffbaulichen Unternehmen der Meerestechnik, die in sehr unterschiedlichen Teilbereichen tätig sind und klein bis mittelständisch strukturiert sind, erwirtschaften einen Umsatz von etwa 3,5 Mrd. Euro. Das entspricht etwa 3 % des weltweiten Umsatzes in der Meerestechnik in Höhe von etwa 150 Mrd. Euro.

Global betrachtet werden der Meerestechnik in allen Teilbereichen hohe Wachstumschancen eingeräumt. Ziel muss es daher sein, die deutsche meeres technische Industrie an diesem Wachstum partizipieren zu lassen und die Präsenz auf dem Weltmarkt zu erhöhen. Eine Erhöhung des deutschen Anteils am weltweiten Umsatz würde zu einer signifikanten Zunahme der Beschäftigung in diesem Sektor führen. Die Bundesregierung ist weiterhin bereit, die

internationale Vermarktung der Produkte und Dienstleistungen der deutschen Meerestechnik zu flankieren.

Die Bundesregierung wird auch weiterhin alles tun, um die Entwicklung der Meerestechnik zu fördern. Ein wichtiger Ansatz hierbei ist die Unterstützung von F&E-Aktivitäten, da die Entwicklung neuer Technologien die Grundvoraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen darstellt. Die Meerestechnik profitiert in diesem Zusammenhang u.a. von dem Forschungsprogramm der Bundesregierung „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“, das auch für kleinere und mittlere Unternehmen konzipiert ist.

Der weitere wirtschaftliche Erfolg der Meerestechnik hängt aber ganz wesentlich von der gemeinsamen Strategie aller Akteure sowie der pragmatischen und nachhaltigen Zusammenarbeit von Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Verwaltung ab.

Offshore-Windenergie

Die Stromerzeugung mittels Windenergie ist eine der wichtigsten Formen der Nutzung regenerativer Energien. Sie beinhaltet große ungenutzte Ressourcen und ein beträchtliches Ausbaupotenzial. Für 2020 wird ein 12 %-iger Anteil Windstrom am weltweiten Stromverbrauch prognostiziert. In Deutschland wurden von 1990 bis 2002 mehr als 12.000 MW auf dem Festland (Onshore) installiert, rund 4,7 % des deutschen Strombedarfs. Festlandflächen für Windparkflächen sind in absehbarer Zeit begrenzt. Die Erschließung von geeigneten Gebieten auf See -die Offshore-Windenergienutzung- wird deshalb international vorangetrieben.

Schon heute werden im Bereich der Windenergie rund 3,5 Mrd. Euro Umsatz von ca. 40.000 Beschäftigten erwirtschaftet. Die Anlagenhersteller erwarten bis 2007 eine Exportquote von 60-70 %. Zulieferer haben einen hohen Anteil an der Wertschöpfung.

Dank des deutschen Spitzen-Know-hows in der (Onshore-) Windenergietechnik bestehen beste Voraussetzungen für eine Übertragung auf den anspruchsvollen Offshore-Markt. Dies muss durch die Vernetzung mit dem ebenfalls breiten maritimen Know-how in Deutschland unterstützt werden. Eine effiziente und marktnahe F&E kann den Erfolg bei der „Marinisierung“ nur steigern. Die positive Flankierung durch das Erneuerbare Energiengesetz (EEG), das die Entwicklung der deutschen Windenergie-Industrie entscheidend förderte, spielt auch für den Erfolg im Offshore-Bereich eine maßgebliche Rolle. Schnelle Genehmigungsverfahren für deutsche Offshore-Windparks sind entscheidend dafür, welche Nationen in diesem Wachstumsmarkt die Nase vorn haben werden.

Auf der Basis des Offshore-Strategiepapiers der Bundesregierung ergibt sich ein Investitionspotential von ca. 45 Mrd. Euro in den nächsten 25 Jahren, das etwa zur Hälfte in die maritime Wirtschaft fließen würde. Wenn nur ca. ein Zehntel des Investitionsvolumens auf Basis

der vorhandenen Anträge z.B. in die Werftindustrie fließen würde, könnte deren jährlicher Umsatz über den Zeitraum einer Dekade um mehr als 20 % ansteigen.

Die Bundesregierung sieht insbesondere die Notwendigkeit einer effizienten Koordinierung im Bereich der Offshore-Windenergie, um auch hier mit einem Netzwerk zwischen allen Beteiligten aus Politik, Energiewirtschaft, Finanzierern, Versicherern und Verbänden die Wachstumspotentiale dieses Bereichs zu erschließen.

8. Forschung, Entwicklung und Innovation

Forschung und Entwicklung

Anfang des Jahres 2000 veröffentlichte die Bundesregierung das Forschungsprogramm 2000-2004 „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“. Mit dem Programm, das für die Laufzeit von 5 Jahren mit insgesamt 90 Millionen Euro ausgestattet ist, wurde die Forschungsförderung in der maritimen Wirtschaft auf eine neue, breitere Grundlage gestellt. Flankierend zu diesem Fachprogramm verfolgte das im Jahr 1999 etablierte InnoRegio-Programm der Bundesregierung das Ziel, in den neuen Ländern zukunftsfähige, regionale Innovationsnetzwerke aufzubauen. Diese Maßnahme wird es insbesondere der Ostseeregion Mecklenburg-Vorpommern ermöglichen, überdurchschnittlich und nachhaltig am Wachstum der maritimen Zukunftsmärkte zu partizipieren.

Gesamtförderung Schifffahrt, Meerestechnik und Küsteningenieurwesen (Mio. Euro)

	2000	2001	2002	2003
Schifffahrt und Meerestechnik einschl. Küsteningenieurwesen KIS	13,1	17,4	15,5	17,2
InnoRegio MAO	0,0	1,9	2,7	2,8
Wachstums-kern Schiffssicherheit	0,0	0,5	1,0	0,9
Gesamt	13,1	19,8	19,2	20,9

Quelle: BMBF/Profi 2003

Die Förderung im Rahmen des Forschungsprogramms 2000-2004 „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“ einschließlich Küsteningenieurwesen wurde von 13,1 Mio. Euro im Jahre 2000 auf 17,2 Mio. Euro im Jahre 2003 gesteigert. Innerhalb des Programms werden folgende Schwerpunkte gefördert:

- Schwerpunkt Schiffstechnik:

Größere Wirtschaftlichkeit, höhere Sicherheit, bessere Umweltverträglichkeit, Anpassung an neue Transportaufgaben und die Integration des Verkehrsträgers Schiff in intermodale Transportketten - das sind die Herausforderungen, vor denen die deutsche Schiffbauindustrie

heute steht. Sie setzt dabei auf Forschung und Entwicklung. Die Bundesregierung unterstützt dabei die Forschungskomplexe „Verbesserungen des Produktes Schiff“ (Fahranlagen auf Basis der Hochtemperatur-Supraleittechnik; innovative Antriebs- und Manövriersysteme; integrierte, multisensorielle Navigationssysteme für schnelle Schiffe; neuartige Simulations- und Entwurfswerkzeuge für den Schiffbau) und „Produktionsoptimierung“ (Optimierung der Entwicklung und Produktion von Spezialschiffen; innovative Werkzeuge zur Virtualisierung von Produktdaten; Entwicklungen zum Hochleistungs-Dünnblechschweißen von Stumpfnähten; fertigungsgerechte Gestaltung von Doppelhüllen).

- Schwerpunkt Schifffahrt:

Vor dem Hintergrund der EU-Osterweiterung, die mit einem rapiden Anstieg des Verkehrsaufkommens einhergehen wird, will die Bundesregierung einen Beitrag zur stärkeren Nutzung der See- und Binnenwasserwege leisten, denen als umweltfreundliche Alternative zu Straße und Schiene wachsende Bedeutung zukommt. Hierzu trägt Forschung und Entwicklung insbesondere in folgenden Förderbereichen bei: schnellere Binnenschiffe, Telematikanwendungen in der Binnenschifffahrt, Schiffe für Küsten- und Hinterlandverkehr, Massenguttransport und Ladungsumschlag.

- Schwerpunkt Meerestechnik:

Die nicht-schiffbauliche Meerestechnik wurde als besonderer Förderschwerpunkt in das Forschungsprogramm 2000 - 2004 der Bundesregierung aufgenommen. Die Förderung soll insbesondere kleineren Unternehmen der Offshore-Technik zugute kommen und neue Perspektiven am weltweit expandierenden Offshore-Markt eröffnen. Die Förderung der Meerestechnik in den Themenbereichen Offshore-Technik, Maritime Umwelttechnik und Polartechnik konnte seit 2000 etwa verdreifacht werden. Größter Förderbereich ist die Offshore-Technik. Hier sind folgende Verbundprojekte hervorzuheben: Mehrphasenpumpen für den Einsatz in seebedeckten und schwer zugänglichen Gebieten und aktiv-autonomes Unterwasserfahrzeug für große Tauchtiefen - AUV.

- Schwerpunkt Neue Bundesländer:

Im Rahmen des Programms „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“ konnte die Bereitstellung von Fördermitteln für die neuen Bundesländer in den letzten drei Jahren mehr als verdoppelt werden. Darüber hinaus hat die Bundesregierung mit der Innoregio-Initiative einen Prozess der Innovationsförderung angestoßen, der auf der Erkenntnis beruht, dass wirtschaftlicher Erfolg und zukunftsfähige Arbeitsplätze dort entstehen, wo sich Forschungseinrichtungen und Unternehmen mit Bildungsinstitutionen sowie politischen Entscheidungsträgern vernetzen und eine Zusammenarbeit auf breiter Ebene stattfindet und Forschungsergebnisse konsequent in wirtschaftliche Anwendungen umgesetzt werden. Die „Maritime Allianz Ostseeregion Mecklenburg-Vorpommern – MAO“ ist ein erfolgreiches InnoRegio-Projekt im maritimen Bereich. In der Region Mecklenburg-Vorpommern stehen

hierfür bis Ende 2006 Fördermittel in Höhe von 15,8 Mio. Euro zur Verfügung. Mit der Fördermaßnahme „Innovative regionale Wachstumskerne“ erschließt die Bundesregierung weitere Innovationspotenziale für wirtschaftliches Wachstum, Steigerung der Wertschöpfung und Verbesserung der Beschäftigungssituation in den neuen Ländern. Bei dem Projekt „Maritime Safety Assistance“ geht es um einen regionalen Wachstumskern des Raumes Rostock zur gemeinsamen Entwicklung und Vermarktung eines integrierten Servicesystems für den sicheren Schiffsbetrieb. Für den Zeitraum 2001-2003 stellt die Bundesregierung insgesamt 2,35 Mio. Euro für dieses Projekt zur Verfügung.

- Neuer Forschungsschwerpunkt „Marine Aquakultur“:

In vielen Ländern ist die herkömmliche Aquakultur, die meist vor den Küsten in offenen, häufig mit Parasiten und Medikamentenrückständen belasteten Käfigen betrieben wird, an eine ökologische und oft auch an eine ökonomische Grenze gestoßen. Wir haben in Deutschland gute Voraussetzungen, um an dieser Besorgnis erregenden Situation etwas zu ändern. Die Bundesregierung startet daher den neuen Förderschwerpunkt „Marine Aquakultur-Technologie“, mit dem sie die Entwicklung von landgestützten, wirtschaftlich tragfähigen Aquakultur-Anlagen fördern will.

Die Fördermaßnahme, die zunächst für drei Jahre vorgesehen und mit 7 Mio. Euro ausgestattet ist, richtet sich in erster Linie an KMU und soll helfen, in enger Kooperation mit tropischen Schwellenländern wie Indonesien und anderen Partnerländern einen Anlagentypus zu entwickeln, der den klimatischen Verhältnissen angepasst und einfach zu bedienen ist.

Innovation

Den sektorspezifischen Anforderungen der Schiffbauindustrie wird die vorwettbewerbliche und marktferne FuE-Förderung nur teilweise gerecht. Wesentliche Ergebnisse von schiffbaulicher Forschung und Entwicklung fließen direkt in Schiffsneubauten ein, die kommerziell genutzt werden müssen und deshalb der derzeit europarechtlich zulässigen FuE-Förderung entzogen sind. Eine wirksame Innovationsförderung muss stärker auf die Bedürfnisse des Schiffbaus ausgerichtet sein.

Die Europäische Kommission geht in ihren aktuellen Überlegungen über eine ab 2004 nötige Neufassung von Beihilfavorschriften für den Schiffbau auf die besonderen Bedingungen der Schiffbauindustrie ein und will Vorschläge des europäischen Schiffbauverbandes CESA zur besseren schiffbauspezifischen Förderung von Innovationen prüfen. CESA hat solche Vorschläge in seiner Initiative LeaderSHIP 2015 unterbreitet.

Die Bundesregierung hält es für dringend notwendig, dass zukünftig eine auf die Bedürfnisse des Schiffbaus ausgerichtete anwendungsorientierte Innovationsförderung zulässig ist. Die Gewährung von Mitteln zur Förderung von marktnaher Innovation sollte zugleich an die

Erfüllung von Bedingungen geknüpft werden, die geeignet sind, zu notwendigen strukturellen Verbesserungen der deutschen Schiffbauindustrie beizutragen.

9. Bildung, Ausbildung und Weiterbildung

Ingenieurinnen und Ingenieure sind wesentlicher Motor der wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland und zentrales Bindeglied bei der Umsetzung neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse in die Praxis. Die maritime Industrie und Wissenschaft benötigt mehr gut ausgebildete Ingenieurinnen und Ingenieure.

Der Anteil der Ingenieure beträgt im Schiffbau inzwischen 12 %, bei den Unternehmen aus der Zulieferindustrie sogar 17 %. Der Bedarf ist jedoch wesentlich höher und steigt ständig, während die Anzahl der Absolventen in den ingenieurwissenschaftlichen Fächern kontinuierlich sinkt. Der derzeitige Jahresbedarf von knapp 900 Ingenieuren, davon 140 im Schiffbau, wird mit den Hochschulabsolventen nur etwa zur Hälfte gedeckt. Diese Lücke gilt es in gemeinsamen Anstrengungen der maritimen Wirtschaft und Wissenschaft sowie der Bundesregierung und der Bundesländer zu schließen. Die maritime Wirtschaft hat eine ganze Reihe von Werbeinitiativen für Ingenieure durchgeführt und will diese künftig mit maritimem Schwerpunkt noch verstärken (Think.-Ing, Educat.-Ing, Fit.-Ing, Re.-Ing).

Die maritime Industrie setzt sich mit Nachdruck für die Erhaltung der derzeitigen Hochschulstandorte mit maritimen Studienangeboten (TU Berlin und Hamburg-Harburg, die Universitäten Essen/Duisburg und Rostock, Fachhochschulen Bremen und Kiel) ein, fordert jedoch eine effizientere, schnellere und flexiblere Hochschulausbildung. Dies wollen die Professoren der Schiffs- und Meerestechnik mit einem „Bildungsnetzwerk Schiffs- und Meerestechnik“ unter Einbeziehung der maritimen Industrie erreichen.

Wegen der starken internationalen Ausrichtung der maritimen Wirtschaft setzen sich die Unternehmen der Schiffs- und Meerestechnik für die generelle Einführung von modularen Bachelor- und Masterstudiengängen in der wissenschaftlichen Hochschulausbildung dieses Bereiches ein. Die Bundesregierung unterstützt diesen Ansatz nachdrücklich.

Unproblematischer ist die Situation im Bereich der gewerblichen Ausbildung. Die gewerbliche Ausbildung der deutschen Unternehmen in der Schiffs- und Meerestechnik umfasst eine Vielzahl unterschiedlicher Berufsfelder; allein auf den Werften können über 20 Berufe erlernt werden. Die Ausbildungsquote in der maritimen Industrie liegt über der allgemeinen Ausbildungsquote der übrigen Industriebereiche in Deutschland. Die hohe Anzahl der ausgebildeten Facharbeiter trifft auf eine entsprechend hohe Nachfrage, so dass der überwiegende Teil der Ausgebildeten von den Unternehmen selbst übernommen wird. Es

besteht eine große Nachfrage nach gewerblichen Ausbildungsplätzen in der Schiffs- und Meerestechnik. Die Mehrzahl der Betriebe kann aus einem breiten Bewerberangebot auswählen. Zwar gibt es Defizite bei der Qualifikation der Bewerber, aber insgesamt kann die Ausbildungssituation derzeit noch als positiv gewertet werden.

10. Sicherheit

Weltweit und innerhalb der Europäischen Union wird sich die Bundesregierung weiterhin mit Nachdruck dafür einsetzen, die internationalen Sicherheitsbestimmungen im Schiffsverkehr zu erhöhen. Die Havarien der Öltanker „Erika“, „Jessica“ und „Prestige“ sind Warnung genug, um höherer Sicherheit und optimalem Schutz der Umwelt als Herausforderungen, vor denen die maritime Wirtschaft heute steht, höchste Priorität zu geben. Die Bundesregierung hat durch verkehrspolitische und technologiepolitische Maßnahmen die Standards der Schiffsicherheit erhöht.

Im Bereich der Sicherheit des Seeverkehrs wird auch weiterhin der Aspekt Terrorismusbekämpfung ein Schwerpunkt der Tätigkeit der Bundesregierung sein.

Schiffssicherheit aus verkehrspolitischer Sicht

Die Sicherheit des Schiffsverkehrs auf See sowie der Schutz der Meere ist weiterhin wichtiger Leitgedanke der deutschen maritimen Politik. Die Folgen des Unfalls der „Prestige“ fordern von allen Verantwortlichen ein rasches und koordiniertes Handeln. Deshalb unterstützt Deutschland die gemeinsame Initiative der europäischen Verkehrsminister, damit die notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung des Sicherheitsniveaus in der Schifffahrt im Rahmen der Europäischen Union und der IMO zügig beschlossen und umgesetzt werden können.

Der EU-Verkehrsministerrat hat am 5. und 6. Dezember 2002 ein umfangreiches Maßnahmenpaket angenommen, das die Einführung und Verschärfung von bereits beschlossenen Sicherheitsmaßnahmen erheblich beschleunigt, zudem aber auch ergänzende Sicherheitsmaßnahmen enthält.

U.a. sind die folgenden Schritte vorgesehen:

- Forderung nach einer weiteren Verkürzung der Ausphasungsfrist für Einhüllentanker; Tanker mit einem Alter von mehr als 15 Jahren sollen außerdem einer regelmäßigen Sonderprüfung (CAS) unterliegen.

- Die Mitgliedstaaten sollen Verwaltungsvereinbarungen mit der Industrie treffen und u.a. sicherstellen, dass das besonders giftige Schweröl nicht mehr in älteren Einhüllentankern transportiert wird.

Diese beiden Maßnahmen sind inzwischen im Rahmen eines EU-Verordnungsentwurfes abgestimmt und vom Ministerrat (Verkehr) am 27. März 2003 angenommen worden.

Die Bundesregierung hat am 23. Dezember 2002 ein 8-Punkte-Programm für die schnelle Umsetzung der

in Brüssel beschlossenen Maßnahmen vorgestellt, die folgendes vorsehen:

- Notliegeplätze
- Transitwege für Tankschiffe
- Beförderung von Schweröl zu unseren Häfen nur noch in Doppelhüllentankern
- Verstärkung der Hafentaatkontrolle
- Flaggenstaatverantwortung
- Ergänzender Ölhaftungsfonds
- Gespräch mit der Mineralölindustrie
- Zügige und vollständige Einführung von AIS (Automatisches Identifikationssystem)

Am 1. Januar 2003 hat auch ein einheitliches Havariekommando seinen Dienst zur Koordinierung von Einsätzen im Küstenbereich und auf Hoher See in Deutschland aufgenommen. Dieses Kommando führt die unterschiedlichen Einsatzkräfte und Ressourcen in einem gemeinsamen Unfallmanagement in Nord- und Ostsee zusammen. Damit wird gewährleistet, dass die Reaktion auf Schadensfälle unverzüglich und unter einheitlicher Führung erfolgt.

Aus deutscher Sicht ist es unverzichtbar, dass bei allen Vorschlägen, insbesondere bei der Außerdienststellung älterer Ein-Hüllen-Tanker, bei den Kontrollen mit Hafenanlaufverboten sowie bei den Haftungsfragen, bestmögliche und weltweit möglichst einheitlich praktizierte Standards zur Anwendung kommen. Hier setzt die Mehrheit der EU-Mitgliedstaaten wie Deutschland auf die globale Regelungskompetenz der IMO. Ohne weltweit möglichst einheitlich praktizierte Standards hätten die für EU-Hoheitsgewässer geltenden Maßnahmen zunächst einmal nur einen Verdrängungsprozess veralteter Tanker in andere Regionen der Welt zur Folge.

Zur Unterstützung dieser Maßnahmen im globalen Kontext wird im Rahmen der G8 derzeit eine Initiative Deutschlands und Großbritanniens zur Tankersicherheit und zum Schutz der Weltmeere vorbereitet.

Schiffssicherheit aus technologischer Sicht

Der deutsche Schiffbau will die Kennziffern für Sicherheit und Verfügbarkeit der Schiffe um den Faktor 2 steigern und damit seine weltweite Führungsposition bezüglich dieser wichtigen Kriterien beibehalten. Dies erfordert eine erhöhte Forschungs- und Entwicklungstätigkeit zur Vermeidung von Schiffsunfällen und zur Verbesserung der Ölunfallbekämpfung nach Tankerhavarien. Besondere Bedeutung erlangen Untersuchungen zur effektiveren Gestaltung von Doppelhüllen bei Tankern und der gefährdeten Bereiche aller seegehenden Schiffe. Sicherheitskonzepte für den Havariefall werden eine ebenso nachhaltige Wirkung erzielen wie die Entwicklung von Verfahren, mit denen auslaufendes Öl gebunden oder treibende Ölteppiche auch in schwerer See durch Spezialschiffe aufgenommen werden können.

Die Schiffshavarien der letzten Jahre, insbesondere des Öltankers „Prestige“, und die in der Folge verschärften Vorschriften in der EU haben die Schiffssicherheit zu einem wichtigen Wettbewerbsfaktor gemacht („Safety sells!“). Transporte auf unseren Wasserstraßen werden nur dann deutlich wachsen und die Straßen entlasten, wenn das Schiff als sichere und umweltfreundliche Alternative gilt. Das Niveau der Sicherheitstechnologie im deutschen Schiffbau ist auch Dank der F&E-Förderung der Bundesregierung hoch, wenn nicht gar weltweit führend. Die geförderten Projekte zielen u.a. auf neue Konzepte der Brandabwehr zur Aufrechterhaltung des Maschinenbetriebs, auf die Entwicklung von Systemen zur rechtzeitigen Erkennung von Gefahren in schwerer See wie Querschlagen, Grundberührung, Kentern, Wassereintritt und Ladungsverlust. Auch der Analyse von Evakuierungsprozessen auf Fahrgastschiffen und der Entwicklung geeigneter Automatischer Identifizierungssysteme (AIS) für eine gefahrlose Berufs- und Sportschiffahrt haben einen herausragenden Stellenwert. Ohne die Ergebnisse, die F&E-Projekte in den vergangenen Jahren lieferten, wäre es nicht möglich gewesen, das hohe deutsche Sicherheitsniveau in den internationalen Regeln der IMO zu verankern. Nur über internationale Vorschriften kann der technologische Vorsprung auch in einen Wettbewerbsvorsprung umgesetzt werden. Sonst können die sicheren, aber teureren deutschen Schiffe nicht gegen unsichere Billigschiffe konkurrieren.

Havarien wie die des Öltankers „Prestige“ vom November vergangenen Jahres vor der galizischen Küste dürfen sich nicht wiederholen. Die von der EU beschlossenen rechtlichen und organisatorischen Maßnahmen werden bei konsequenter Umsetzung zu einer deutlichen Erhöhung der Sicherheit von Öltransporten auf dem Seewege führen. Hierzu zählt z.B. das beschlossene „Phasing-out“ der Einhüllentanker. Die schärferen Vorschriften werden zu einer steigenden Nachfrage nach Tankern führen, die mit doppeltem Boden und doppelter Außenhaut ausgestattet sind. Die Entwicklung der Doppelhüllentechnologie wurde durch den deutschen bzw. europäischen Schiffbau initiiert und maßgeblich vorangetrieben. Die Bundesregierung unterstützt die Weiterentwicklung der Tanker-Sicherheitstechnologie in einem Förderprojekt „Sicherheitstanker der Zukunft“.

Trotz der F&E-Anstrengungen entfallen vom aktuellen weltweiten Auftragsbestand aller Öltanker mehr als 90 % auf die Schiffbauländer Korea, Japan und China. Der Schutz von geistigem Eigentum ist ein wirtschaftspolitisches Ziel der Bundesregierung.

Eine Doppelhülle ist eine wesentliche Sicherheitskomponente, aber zu einem wirklich sicheren Tanker gehört eine umfassende Sicherheitstechnologie. Hierzu ist intensive Forschungs- und Entwicklungsarbeit erforderlich, die auch den Kostenaspekt berücksichtigt.

So streng die Sicherheitsvorschriften und so sicher die Konstruktion von Öltankern auch sein mögen, es verbleibt ein Restrisiko. Die in der Vergangenheit mit Mitteln der Bundesregierung geförderten Technologien zur Ölunfallbekämpfung haben sich in deutschen Ölunfallbekämpfungsschiffen (z.B. „Neuwerk“) bewährt, effektiv aber nur bei ruhigem Seegang. Der bescheidene Erfolg der „Neuwerk“ bei der „Prestige“-Havarie hat gezeigt, dass wir auch für schwierige Wetter eine effektive Technologie zur Ölbekämpfung brauchen.

Sicherheit/Terrorismusbekämpfung

Seit den Terroranschlägen vom 11. September 2001 in den USA wurden weltweit die Maßnahmen zur Terrorismusbekämpfung erheblich intensiviert. Der internationale Verkehrsbereich, also insbesondere Seeschifffahrt und Seehäfen sowie Luftfahrt, sind als besonders gefährdet angesehen.

In der IMO-Konferenz vom 13. Dezember 2002 in London konnten mit der Verabschiedung wesentlicher Änderungen zum SOLAS-Übereinkommen (Safety of Life at Sea) Regelungen getroffen werden, die künftig eine präventive Gefahrenabwehr gegen terroristische Übergriffe weltweit ermöglichen. Einseitige Maßnahmen zu Lasten von Häfen und Schiffen werden vermieden.

Es wurden u.a. folgende Ergänzungen des SOLAS-Übereinkommens beschlossen:

- AIS (Automatisches Identifikationssystem von Schiffen auf den Weltmeeren)
- Schiffsidentifikationsnummer; entspricht Fahrgestellnummer beim Auto und ist fest mit dem Verkehrsmittel verbunden.
- Kontinuierliche synoptische Aufzeichnungen über die Schiffshistorie (Flagge, Eigner, Routen, etc.); dient u.a. der Risikoeinschätzung des Schiffs durch den Zielhafen.
- ISPS-Code (International Ship and Port Interface Security - Code); umfasst alle Gefahrenabwehrmaßnahmen auf dem Schiff und an der Verbindungsstelle vom Schiff zu den Hafeneinrichtungen.
- „Stiller Alarm“; wird von einem Schiff in einer aktuellen Bedrohungslage ausgelöst, ohne dass dies auf dem Schiff hörbar ist, um Hilfe herbeizurufen.

Die Ergänzungen treten für Handelsschiffe ab 500 BRZ und Fahrgastschiffe im internationalen Verkehr am 1. Juli 2004 in Kraft.

Um die Maßnahmen in Deutschland umsetzen zu können, wurde zwischen Bund und Küstenländern der Bund-/Länder Arbeitskreis „Maritime Security“ (BLAMS) gebildet, dessen Aufgabe es ist, für eine Umsetzung der international beschlossenen Maßnahmen zu sorgen. Offen ist z.Z. noch der Verfahrensweg zwischen Bund und Ländern. Auf G8-Ebene wird eine Initiative zur Transportsicherheit vorbereitet.

Teilnehmerliste^{*)} Maritime Konferenz am 26. Mai 2003 in Lübeck

A	
Abdel-Maksoud, Prof. Dr.-Ing. M.	Universität für Schiffstechnik und Transportsysteme
Ackermann, Prof. Dr.-Ing. G.	Technische Universität Hamburg-Harburg
Ahlers, Heinrich	CuxPort Seehafen-Dienstleistungs GmbH
Ahlmann, Michael	STN ATLAS Elektronik GmbH
Akkermann, R. Jan	WESERPORT GmbH
Alberts, Wilfried	IG Metall, Emden
Andresen, Kay	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein
Aschmoneit-Lücke, Christel, MdL	Schleswig-Holstein
Assing, Martin	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
B	
Bach, Prof. Dr.-Ing.	Universität Hannover
Bachmann, Heinz	Seehafen Kiel GmbH & Co. KG
Bade, Heino	IG Metall, Hamburg
Bannasch, Dr. Hans-Gerd	MAO e.V. Maritime Allianz, Wismar
Bartholomäus-Lüthke, Renate	Senator für Wirtschaft und Häfen des Landes Bremen
Bauermeister, Dr. Ulrich	Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH
Baur, Dipl.-Ing. Hans Jörg	MTU Friedrichshafen GmbH
Becker, Bernd	Bernd Becker KG

Behrenwald, Holger	Ship Consult & Trading GmbH
Behrenwald, Karsten	IG Metall Bremerhaven
Benedict, Prof. Dr.-Ing. habil Knud	Fachhochschule Wismar, Rostock
Benner, Karl-Heinz	Betriebsrat der Nordseewerke GmbH
Benze, Dieter	ver.di Bundesvorstand
Berg, Henriette	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
Berkenkopf, Katrin	Pressebüro Herbert Fromme
Beyer, Udo	ver.di Bundesvorstand
Binder, Hans-Eberhard	Wirtschaftsministerium des Landes Mecklenburg-Vorpommern
Bischoff, Ulf	Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.
Blankenfeld, Ullrike	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
Block, Hartmut	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Block, Prof. Dr. Hans-Jürgen	Technologiestiftung Schleswig-Holstein
Bloempott, Jan	IG Metall, Stralsund
Bögemann, Heiner	Unternehmensverband Bremische Häfen e.V.
Bohlmann, Dr. Berend	Flensburger-Schiffbau-Gesellschaft mbH & Co. KG
Bökler, Peter	Betriebsrat J.J. Sietas
Bollen, Clemens	IG Metall, Leer
Bolobov	Botschaft der Russischen Förderation Handels- und Wirtschaftsbüro, Berlin

Boy, Prof. Dr. Peter	Vereinigung Deutscher Schiffingenieure, Flensburg
Braren, Rörd	Reederei Braren, Kollmar
Braun, Joachim	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr
Bretthauer, Dr. Ingo	Joh. Heinr. Bornemann GmbH
Brinkmann, Alwin	Oberbürgermeister Emden
Brodde, Dipl.-Ing. Joachim	BALance Technologie Consulting
Bronsart, Prof. Dr.-Ing. R.	Universität Rostock
Bruggaier, Dr. Bernhard	MENCK GmbH
Bruns, Stefan	Polyplan GmbH
Bühr, Wolfgang	Flensburger Schiffbau-Gesellschaft
Bulmahn, Edelgard	Bundesministerin für Bildung und Forschung
Bunge, Dr. Martina, MdL	Mecklenburg-Vorpommern
Burmester, Dr. Helmut	Howaldtswerke-Deutsche Werft AG
Buß, Werner, MdL	Niedersachsen
C	
Chabrowski, Peter	Gesamthafenbetriebsgesellschaft mbH
Charzinski, Jürgen	CPC Consulting OHG
Chodak, Ryszard	Fa. Wilhelm Mäueler Wuppertal
Claus, Dr. Dirk	Kieler Wirtschaftsförderungs- und Strukturentwicklungs GmbH
Clauss, Prof. Dr.-Ing. Günther F.	Technische Universität Berlin
Clement, Wolfgang	Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit
Collatz, Petra	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
Connemann, Gitta, MdB	Deutscher Bundestag

Conzen, Hanns Heinrich	TT-Line GmbH & Co, Hamburg
Crede, Siegfried	Peene-Werft GmbH Wolgast
Csambal, Manfred	Betriebsrat Blohm + Voss Repair
D	
Debus, Dr. Lutz	Aquacultur Fischtechnik GmbH
Dettmer, Ulrike	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Doppler, Dr. Heinrich	Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Hansestadt Hamburg
Dresen, Hans-Ludwig	Hans E.W. Berndt GmbH & Co. KG
Dreyer, Dipl.-Wirtsch.-Ing. Carsten	Combisped Hanseatische Spedition GmbH
Dreyer, Klaus	Fachspedition für Containerverkehre
Dreyer, Thomas	Combisped Hanseatische Spedition GmbH
Dullo, Prof. Dr. Wolf-Christian	GEOMAR - Forschungszentrum für marine Geowissenschaften
E	
Eggers, Dr. Jan	Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein
Egloff, Ingo	SPD-Bürgerschaftsfraktion
Ehlers, Prof. Dr. Peter	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Eichelberg, Uwe, MdL	Schleswig-Holstein
Engelkamp, Prof. Dr. Paul	VBD-Europäisches Entwicklungszentrum für Binnen- und Küstenschifffahrt
Engelken, Heinrich	Bremer Landesbank
Enkelmann, Jürgen	Cuxhaven
Erb, Gerhard	Raytheon Marine GmbH, Kiel
Euiche, Michael	Hamburgische Landesbank

Evers, Manfred	Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH
Exner, Dr. Klaus-Jürgen	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
Eymer, Anke, MdB	Deutscher Bundestag
F	
Falz, Ulrich	VULKAN Kupplungs- und Getriebebau
Faße, Annette, MdB	Deutscher Bundestag
Feldt, Lutz Vizeadmiral	Bundesministerium der Verteidigung
Fetzberger, Thomas	ABB Process Industries GmbH Turbolader
Fiedler, Dr. Ralf	Forschungszentrum Jülich
Fischer, Hermann	Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur des Landes Mecklenburg-Vorpommern
Fonger, Dr. Matthias	IHK Bremen
Fornahl, Michael	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein
Franke, Dr. Klaus-Peter	Noell Crane Systems GmbH
Frerichs, Klaus	Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest
Fricke, Dr. jur. Christian	Industrie- und Handelskammer, Oldenburg
Fricke, Prof. Dr.-Ing. Wolfgang	Technische Universität Hamburg-Harburg
Friedewald, Dr.-Ing. Axel	Technische Universität Hamburg-Harburg
Friedrich, Daniel	IG Metall Bezirk Küste
Fritze, Prof. Wolfram	Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.
Froböse, Dr. Hans Jürgen	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Fütterer, Prof. Dr. Dieter	Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung

G	
Gäbler, Marianne	Verband der Seemannsfrauen e.V.
Gallin, Prof. Dr. Constantin M.	Marine Consultants
Gansel, Norbert	Oberbürgermeister Kiel
Garbe, Fred	Flensburger Schiffbau-Gesellschaft
Geiken, Meinhard	IG Metall Flensburg
Geitmann, Peter	Betriebsrat Reederei F. Laeisz, Rostock
Gelder, Thomas	Betriebsrat Meyer-Werft, Papenburg
Gerlach, Dr. Axel	Koordinator der Bundesregierung für die Maritime Wirtschaft Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
Gertz, Dr. Carsten	Senator für Wirtschaft und Häfen des Landes Bremen
Giesen, Klaus	ABX Logistics, Duisburg
Giesenkirchen, Markus	GloMaP.com AG
Giszas, Prof. Dr.-Ing. Heinz	Hafenbautechnischen Gesellschaft e.V.
Glatz, Uwe	Behörde für Wirtschaft und Arbeit, Hamburg
Gossel, Dipl.-Ing. Dietmer	Germanischer Lloyd
Götz-Brinkmann, Michaela	Finanzministerium Mecklenburg-Vorpommern
Greiner, Dr.-Ing. Tilmann	MAN B & W Diesel AK
Greverath, Dr. Wulf-Dieter	Mühlhan & Co International
Grobecker, Claus	Bremen
Gröning, Michael	Verein Lübecker Spediteure
Größel, Renate, MdL	Schleswig-Holstein
Groth, Arnim	ABB Process Industries GmbH
Grothkopp	Forschungszentrum Jülich GmbH

H	
Haass, Dr. Jens	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein
Hagedorn, Bettina, MdB	Deutscher Bundestag
Hahne, Prof. Dr.-Ing. habil Joachim	Institut für Sicherheits- und Verkehrspolitik, Rostock
Hailer, Thomas	Deutsches Verkehrsforum
Hannemann, Dr.-Ing. Horst	WINDoff
Hansen, Claus Otto	Flensburger Schiffssparten-Vereinigung AG
Hardenberg, Gerd	Mitglied der Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg
Hartke, Hans Jörg	Schleswig-Holsteinische Seemannsschule
Hartkopf, Günter	Europäische Fluß-See-Transport Union e.V. Berlin
Haun, Hannfried	Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.
Hausberg, Dr. Bernhard	VDI Technologiezentrum – Physik. Technologien
Hayduk, Anja, MdB	Deutscher Bundestag
Hecht, Dipl.-Oz. Horst	Deutsche Hydrographische Gesellschaft e.V.
Heideloff, Christel	Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik
Heinrich, Holger	Westfalia Separator Mineraloil
Heinrich, Ralf Rüdiger	Wirtschaftsverband Weser e.V.
Heitmann, Dr. Jan-Thiess	Verband Deutscher Reeder
Heitzer, Dr. Bernhard	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
Henf, Dr. Frieder	Technologie-Region K.E.R.N.
Hensel, Prof. Dr.-Ing. Wilfried	STN-Atlas, Hamburg
Hentrop, Heiko	Betriebsrat Kröger-Werft Schacht-Audorf

Herter, Karin	Verband der Seemannsfrauen
Heydrich, Bernd	Betriebsrat Kvaerner Werft, Rostock
Hiller, Reinhold	Lübeck
Hiller-Ohm, Gabriele, MdB	Deutscher Bundestag
Hinz, Dr. Christoph	Bonn
Hitzler, Dipl.-Ing. Franz C.	Hitzler Werft GmbH
Hofmann, Heinz	Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt
Hogrefe, Dr. Lueder	L-3 Communications ELAC Nautik GmbH
Höllrigl, Dr. Arnold	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Holtermann, Jürgen	Bremensports GmbH & Co. KG
Hoppach, Manfred	Betriebsrat Peene-Werft,
Horn, Dr. Ronald	LINDENAU GmbH
Huth, Prof. Werner	Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e.V., Hamburg
I	
Immens, Gerald	Bundesverband der See- und Hafenlotsen
Ingelmann, Jörn	Behörde für Bau und Verkehr
Ites, Torsten	Bundesministerium der Verteidigung
Ittekot, Prof. Dr. V.	Zentrum für Marine Tropenökologie
Iwer, Dipl.-Ing.	Germanischer Lloyd
J	
Jaekel, Harald	Howaldtswerke-Deutsche Werft AG
Janßen, Hans Joachim, MdL	Niedersachsen
Janssen, Karl-Heinz	Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH
Janzen, Ass. Wolff-Rüdiger	IHK zu Kiel

Jarowsky, Dipl.-Oec. Michael	Marketing Consulting
Jauernig, Christian	Glomap.com
Jenisch, Dr. Uwe	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein
Jensen, Jürgen F.	Chr. Jürgensen & Brink & Wöfffel
Jensen, Marten	GEO
Jensen, Prof. Dr.-Ing. Gerhard	Technische Universität Hamburg-Harburg
Jiang, Dr.-Ing. habil. Tao	VBD Europäisches Entwicklungszentrum für Binnen- und Küstenschifffahrt
Jonas, Heinz-Erich	Bundesministerium für Bildung und Forschung
Jordt, Lars	Management Scandlines AG
Jürgens, Klaus	Klaus Jürgens Schifffahrts- und Verwaltungs GmbH
K	
Kahl, Dipl.-Ing. Holger	Kröger Werft, Rendsburg
Kahmann, Jan	ver.di
Käkermeister	Rostocker Fracht- und Fischereihafen GmbH
Kalkwarf, Sabine	Combisped Hanseatische Spedition GmbH
Katzmarski, Berno	Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern
Kempf, Gunther	Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei GmbH & Co. KG
Kennemann, Dipl.-Ing. Jürgen	Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.
Kern, Dr. mont. Eva-Maria	Technische Universität Hamburg-Harburg
Kersten, Prof. Dr. Wolfgang	Technische Universität Hamburg
Kiel, Ernst-August	Betriebsrat HDW, Kiel
Kindler, Johannes	Bundeskantleramt
Klann, Emil	ATLAS Hydrographic GmbH

Klar, Andreas	Volkswerft Stralsund
Klar, Hans-Joachim	Technologie-Transfer-Zentrale Schleswig-Holstein GmbH
Klein, Rüdiger	IG Metall Rostock
Klindt, Dipl.-Phys. Holger	Zentrum für angewandte Meereswissenschaften, Kiel
Klüver, Jan	Finnlines Deutschland AG
Knaus, Dr. Thomas	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
Knieß, Dr. Ing. Hans Gerhard	Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel
Kobel, Hans Peter	MTU Friedrichshafen GmbH
Kobrow, Detlef	Scandlines, Rostock
Koch, Dipl.-Ing. Manfred	4H Jena Engineering GmbH
Kohler, Stephan	Deutsche Energie-Agentur GmbH
Kohlhase, Prof. Dr.-Ing. Sören	Universität Rostock
Köhli, Dr. Jörg	Europäische Kommission
Köhn, Gerd	Helgoland
Köhn, Martin	Mariko-Ris
Kolbe, Dr. Werner	Bundesministerium für Bildung und Forschung
Kolck, Dr. Reinhold	IHK Emden
Kolzen, Dr. Hans Peter	IHK Stade
Kopka, Dr. Reinhard	Bundesagentur für Außenwirtschaft
Kosinowski, Dr.	Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe
Krabiell, Thomas	Lübecker Maschinenbau Gesellschaft mbH
Kräplin, Jürgen	Betriebsrat Volkswerft Stralsund
Kratzmann, Jürgen E.	Bundesministerium der Verteidigung
Krause, Dipl.-Betriebswirt Martin	Flender Werft

Krauss, Prof. Dr.-Ing. Andreas	Hochschule Bremen
Krautwig, Dr. Wilhelm	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Kreuzer, Prof. Dr.-Ing. Edwin	Technische Universität Hamburg
Kronert, Dr. Ulrich	Aquacultur Fischtechnik GmbH
Kröning, Volker, MdB	Deutscher Bundestag
Kronsfoth, Ingo	ver.di Bundesvorstand
Krüger, Prof. Dr.-Ing. Stefan	Technische Universität Hamburg-Harburg
Kucharzewski, Dr.-Ing. Harro	Marinesoft Rostock
Kühnlein, Dr.-Ing. Walter	Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt GmbH
Küster, Ulrich	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
L	
Lange, Jörn	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Langenhagen, Brigitte, MdEP	Europ. Parlament, Brüssel
Laue, Stefan	Marktteam Maritime Industrien, Hamburg
Lausch, Prof. Dr.-Ing. habil Wolfram	MAN B&W Diesel AG
Leemreijze, Gerrit	Deutscher Nautischer Verein Hamburg
Lehmann, Prof. Dr.-Ing. Eh. Dr. h.c. Eike	Technische Universität Hamburg-Harburg
Lemke, Dr. Detlef	MAWIS Maritime Wirtschafts- und Schiffbauforschung GmbH
Leonhardt, Frank	Verband Deutscher Reeder
Leppin, Dr. Hans-Peter	STN ATLAS GmbH Bremen
Leu, Hans-Gerd	Betriebsrat Flensburger Schiffsgesellschaft
Lindemann, Dr.	Staatskanzlei des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Linden, Dr. Johannes	FHG- Institut für Algorithmen und wissenschaftliches Rechnen – SCAI
Lindenau, Dipl.-Ing. Dirk	Lindenau-Werft Kiel
Longrée, Dr.-Ing. Wolf-Dieter	IMPAC Offshore Engineering GmbH
Loob, Günther	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein
Lorenz, Dipl.-Ing. Klaus	STN ATLAS Marine Electronics GmbH
Losch, Bernd	Seebetriebsrat TT-Line
Lücke, Fritz	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein
Lucke, Klaus	Forschungs- und Technologiezentrum Westküste, Büsum
Lucyga, Dr. Christine, MdB	Deutscher Bundestag
Lüdicke, Mathias	ISL Baltic Consult Lübeck
Ludwig, Sabine	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
Lühns, Karin	Betriebsrat der Lürssen Werft
Lüken, Dr. Reinhard	CESAR, Brüssel
Lürßen, Friedrich	Lürssen-Werft Bremen
Lüsch, Prof. Dr. Jürgen	Baltic Marine Consult Rostock
M	
Mädel, Wolfgang	IG Metall Kiel
Mager, Dr. Olaf	Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG
Mahnke, Petra	HYDROMOD, Wedel
Mainzer, Jörg	Fairplay Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard GmbH
Malerius, Wilhelm, MdL	Schleswig-Holstein
Marquardt, Dr. Ralf Sören	Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.

Marutz, Thomas	Howaldtswerke-Deutsche Werft AG
Mehmel, Dr.-Ing. Manfred	Schiffbau-Versuchsanstalt Potsdam GmbH
Mehrkens, Hein	Bundeslotsenkammer
Meier, Gerd	Sales Marine Solutions, Hamburg
Meier, Volkhard	Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.
Meier-Peter, Prof. Dr.-Ing. Hansheinrich	Schiffbautechnische Gesellschaft e.V.
Melzer, Peter	IG Metall Hamburg
Mertens, Angelika	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Mertens, Herbert C.	Staatskanzlei des Landes Mecklenburg-Vorpommern
Mettbach, Mario	Behörde für Bau und Verkehr, Hamburg
Meyer, Dipl.-Ing. Bernard	Meyer-Werft Papenburg
Meyer, Dipl.-Ing. Jürgen	Wayss & Freytag
Meyer, Dipl.-Kfm. Klaus	PwC Deutsche Revision Hamburg
Meyer, Jürgen	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
Meyer, Reinhard	Ministerium für Wirtschaft des Landes Mecklenburg-Vorpommern
Meyer-Bohe, Prof. Andreas	Fachhochschule Kiel
Meyersieck, Manfred	Naval Systems
Michelberger, Melanie	MTU Friedrichshafen GmbH
Mohr, Günther	Betriebsrat J.J. Sietas Hamburg
Most, Edgar	Deutsche Bank Berlin
Müller, Dipl.-Ing. Wolfgang	Verein Deutscher Ingenieure Rostock
Müller, Dr. Gerhard	Fischtechnik Fredelsloh GmbH
Müller, Torsten	Personalrat Wasser- und Schifffahrtsdirektion Aurich

Münchau, Dr. Mathias	Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.
Mundt, Siegfried H.	Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau
Murach, Christian	Kreditanstalt für Wiederaufbau
Mutschler, Dr.-Ing. Jörg	Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau
N	
Nachbaur, Dr. Karin	Senat für Bildung und Wissenschaft
Nafzger, Prof. Dr. Hans-Jörg	Fachhochschule Oldenburg
Nagel, Ralf	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Nausch, Gerd	FB Seefahrt
Neumann, Rolf H.	Rolls-Royce International Berlin
Neuwardt, Rainer	Betriebsrat Seetours Rostock
Niemeier, Fritz	Betriebsrat Thyssen Nordseewerke, Emden
Niemeyer, Till	Seehafen Wismar
Nintemann, Thomas	Intersee Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
Nispel, Uwe	Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V. Bremen
Nitschmann, Stefan	Staatskanzlei Bremen
Nitz, Dr. Andreas	Forschungszentrum Jülich
Nitzsch, Dipl.-Ing. Herbert v.	Blohm + Voss GmbH
Nodorp, Ralf	PwC Deutsche Revision
Nöll, Dr. Hans-Heinrich	Verband Deutscher Reeder
Nürnberg, Dr.-Ing. Alexander	HATLAPA
O	
Oertzen, Dr. Arndt H. von	TT-Line GmbH & Co Hamburg
Okun, Wulf	Behörde für Wirtschaft und Arbeit

Oldendorff, Henning	Reederei Egon Oldendorff
Oppel, Dr. Jens-Albert	ISL-Baltic consult GmbH
Otto, Dr. Andreas	Handelskammer Bremen
P	
Pallentin, Rüdiger	Lloyd Werft Bremerhaven GmbH
Pape, Rüdiger	Senator für Wirtschaft und Häfen Bremen
Pardow, Hartmut	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr
Pauly, Rose-Felicitas	Mitglied der Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg
Pauper, Achim	Betriebsrat der Hamburgischen Bürgerschaft
Payer, Dr. tech. Hans G.	Germanischer Lloyd
Peters, Klaus-Dieter	Vorsitzender des Vorstandes
Petersen, Kai	IG Metall Rendsburg
Peterson, Klaus-Dieter	Reederei Peterson Rendsburg
Petsch, Ernst-August	Bundesministerium der Verteidigung
Petters, Andreas	Wirtschaftsausschuss des Landtags Mecklenburg-Vorpommern
Pfeiffer, Klaus	HYDROHOD GbR
Pflaumbaum, Holger	SSW Fähr- u. Spezial-Schiffbau Bremerhaven
Pflocksch, Hans-Joachim	PwC Deutsche Revision
Piorkowski, Ingulf	Senator für Wirtschaft und Häfen Bremen
Ploetz, Joachim	Alfred-Wegener-Institut
Polomsky, Dr.-Ing. Stephan	Transocean Shipmanagement GmbH
Potthof, Prof. Dr. Klaus	Schiff GmbH, Hamburg
Prinzen, Herbert	GEBAB, Meerbusch
Proß	Forschungszentrum Jülich

Prus, Raymond	CPC Consulting OHG
Puls, Prof. Dr. habil. Dieter	MTE Meerestechnik
Pusch, Dr. Reinhard	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Q	
Quantz, Dipl.-Biol. Gerrit	ECOMARES GmbH & Co. KG
R	
Rahe, Konsul Horst	IHK Rostock
Rancke, Dipl.-Ing. Hans-Herbert	DNV Germany
Ranke, Gunther	Finnlines Deutschland Lübeck
Räthke, Detlef	ver.di-LBZ Schleswig-Holstein/ Mecklenburg-Vorpommern
Ratzmann, Dipl.-Ing. Heinz	Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.
Rauh, Jürgen	Schleswig-Holsteinische Kapitalbeteiligungsgesellschaft mbH
Rave, Dr. Klaus	Investitionsbank Schleswig-Holstein
Redlich, Henning	
Reichel, Gerd-Rüdiger	Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern
Rendbaek, Ole	Scandlines AG Rostock
Rentner, Dr. Heinz	ERSTU, Berlin
Reuter, Dr. Andreas	GE Wind Energy GmbH
Reuter, Manfred	Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg
Rickers, Thomas	IG Metall, Lübeck
Rickmers, Erck	E.R. Schifffahrt GmbH & Cie.
Rieckmann, Hans-Georg	IHK Lübeck
Riese, Roland, MdL	Niedersachsen

Ringstorff, Dr. Harald	Ministerpräsident des Landes Mecklenburg-Vorpommern
Ritterhoff, Prof. Dr. Jürgen	Howaldtwerke-Deutsche Werft AG
Ritzenhoff, Prof. Dr. P.	Hochschule Bremen
Ritzke, Hubertus	Unternehmerverband Hafen Hamburg
Robbe, Reinhold, MdB	Deutscher Bundestag
Rocca, Michael	Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein
Rohlfing, Gerhard	Joh. Heinr. Bornemann GmbH
Röhr, Prof. Dr.-Ing. Udo	Universität Rostock
Rohweder, Dr. Jürgen	Howaldtwerke-Deutsche Werft AG
Rohwer, Prof. Dr. Bernd	Wirtschaftsminister des Landes Schleswig-Holstein
Roland, Dr. Ing. Frank	Forschungszentrum des Deutschen Schiffbaus
Roock, Hans-Detlef	Mitglied der Bürgerschaft der Freien Hansestadt Hamburg
Rosche, Klaus	Betriebsrat Lloyd-Werft Bremerhaven
Röschmann, Dr.-Ing. Dieter	B & V Industrietechnik GmbH
Rose, Wolfgang	ver.di
Rosenberg, Manfred	ver.di Bundesvorstand
Rothe, Axel	Siemens AG
Rother, Thomas, MdL	Schleswig-Holstein
Russ, Wolfgang	Germanischer Lloyd
Ruthmann, Barbara	ver.di Bundesvorstand
S	
Sadowski, Dr. Silke	Schiff & Hafen / Seewirtschaft
Salzmann, Dr.-Ing. H.	IMS Ingenieurgesellschaft mbH
Sander, Dipl.-Ing. Martin	Erwin Sander Elektroappartebau GmbH

Sasse, Ralf Michael	Flensburg
Sauer, Heike	Ressortkoordinierung Wirtschaft und Arbeit
Saxe, Bernd	Bürgermeister Hansestadt Lübeck
Schaeder, Andreas	
Schaedla, Dipl.-Ing. Hermann H.	Abeking & Rasmussen Lemwerder
Schäfer, Tim	Lübecker Hafengesellschaft mbH
Schalke, Dipl.-Ing. Jürgen	Blohm + Voss Büro Berlin
Scharf, Fritz	Seebetriebrat Buxtehude
Schelling, Thilo	Wirtschaftsministerium des Landes Mecklenburg-Vorpommern
Schenke, Hans Werner	Alfred-Wegener-Institut
Scherweit-Müller, Heidemarie	Hamburg Süd
Schindler, Martin	IG Metall Wesermarsch
Schlegel, Hauke V.	VDMA Schiffbau- und Offshore Zulieferindustrie
Schlotmann, Volker, MdL	Mecklenburg-Vorpommern
Schlüter, Detlef	Betriebsrat NIR Neptun Industrie Rostock GmbH
Schlüter, Dr. Manfred	PwC Deutsche Revision Hamburg
Schlüter, Prof. Dr.-Ing. habil. H.-J.	Gerhard-Mercator-Universität Duisburg
Schmidt, Dipl.-Ing. H.	Schiffbautechnische Gesellschaft Hamburg
Schmidt, Jochen	HPTI GmbH
Scholz, Gert-Jürgen	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Schöning	Intersee Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co KG
Schörshusen, Horst	Niedersächsische Staatskanzlei
Schöttelndreyer, Dr. Werner	Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.

Schöttler, Prof. Dr. Udo	Forschungszentrum Jülich GmbH
Schramm, Hans-Helmut	Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH
Schramm, Manfred, MdL	Bremen
Schriewer, Bernd	Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein
Schröder, Gerhard	Bundeskanzler
Schroeder, Dr. Friedhelm	GKSS Forschungszentrum
Schroiff, Michael	Unterweser Reederei, Bremen
Schubert, Dr.-Ing. Frank	Arbeitsgemeinschaft Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie im VDMA / Reitjes GmbH
Schuchmann, Hajo	T & S Transport Bremerhaven
Schuchmann, Jan-Wilhelm	Bugsier-, Reederei- und Bergungs GmbH & Co Hamburg
Schumacher, Dieter	Betriebsrat Flender Werft Lübeck
Schumm, Alfred	Fachbereich Meere & Küsten
Schunck, Hermann	Bundesministerium für Bildung und Forschung
Schütt, Peter	Wilster
Schütte, Gerlind	Senator für Wirtschaft und Häfen, Bremen
Schütz, Heinrich	Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung
Schwanen, Jens	Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.
Schwarz, Dr.-Ing. Joachim	Gesellschaft für Maritime Technik e.V.
Schwebs, Birgit	Umweltausschuss Mecklenburg-Vorpommern
Schwefel, Ragnar	Büro MdB Michael Goldmann
Schwieger, Wolfgang	Betriebsrat Lotsbetriebsverein e.V.

Seck, Dr. Falk von	Reedereigemeinschaft Forschungsschifffahrt GmbH
Sieber, Peter	Verband Deutscher Reeder
Siemens, Erwin	Betriebsrat der Meyer-Werft
Sietas, Hinrich J.	J.J. Sietas KG
Simonis, Heide	Ministerpräsidentin des Landes Schleswig-Holstein
Skiba, Dr. Martin	Repower Systems AG
Snippe, Berend	JadeWeserPort
Sonnenberg, Heinz-Dieter	Emdrer Lagerhaus-Gesellschaft mbH
Sorge, Bernd	Betriebsrat Lindenua Werft
Staaake, Erich	Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e.V.
Steenblock, Rainer, MdB	Deutscher Bundestag
Steffen, Axel	Hansa Treuhand
Stehr, Dieter	Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.
Stein, Peter Michael	IHK zu Flensburg
Stienen, Dr. Christian	Bundesministerium für Bildung und Forschung
Stietzel, Dr. Hans-Joachim	Senator für Bau und Umwelt
Stirner, Heidi	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
Stolpe, Dr. Manfred	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Strätker, Georg	Wirtschaftsausschuss Mecklenburg-Vorpommern
Strauß, Roswitha, MdL	Schleswig-Holstein
Stricker-Berghoff, Undine	IHK Lübeck
Strobel, Dietrich	
Strohm, Dr. Dieter	RF Reedereigemeinschaft Bremen
Stuve, Dipl.-Päd. Christian	HDW Kiel
Sühr, Thomas	Allferry Service Sühr GmbH

Sünnenwold, Peter	Stadtpräsident Hansestadt Lübeck
Süß, Gerhard	Deutscher Segler-Verband
T	
Tamke, Dietrich	Transeste Schifffahrt Hamburg
Tammen-Henke, Hartmut	IG Metall Wilhelmshaven
Teichert, Klaus	Bundesministerium für Bildung und Forschung
Teichmüller, Frank	IG Metall Küste, Hamburg
Tetau, Otto	Betriebsrat Blohm & Voss GmbH
Thamm, Michael	Seatours German Branch of P & O
Thiele, Dipl.-Ing. Jörgen	IHK Schwerin
Tidick, Dr. Frank	Staatskanzlei Mecklenburg-Vorpommern
Tiedemann, Albrecht	Deutsche Energie-Agentur GmbH
Tietzke, Dr. Gunnar	Gero Topic
Treder, Michael	Behörde für Bau und Verkehr Hamburg
Trottenberg, Prof. Dr. Ulrich	FGH-Institut für Algorithmen und wissenschaftliches Rechnen
Turla, Dipl.-Oz. Torsten	MBT GmbH
Tusk, Sabine	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
U	
Ufermann, Thomas	MEG Micon Deutschland
Ulken, Dr.-Ing. Ulf-Dieter	Lürssen Werften GmbH & Co
V	
Verseemann, Dr.-Ing. Ralf	Unterwassertechnikum Hannover
Viergutz, Dipl.-Ing. Peter	Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.
Vogel, Dr. Uwe	WTD 71

Voigt, Hans-Jürgen	CON-MAR Ingenieurtechnik GmbH & Co
Voigt, Wilfried	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein
Vojdani, Prof. Dr.-Ing. Nina	Universität Rostock
Völker, Jürgen	IHK Lübeck
Völkl, Robert	Komitee Deutscher Seehafenspediteure
Volmann, Matthias	Wirtschaftsförderungsgesellschaft Nordfriesland
Vopel, Ronald	Europäische Kommission Brüssel
W	
Wagenfeld, Rolf	Aqua signal AG
Wagner, Torsten	Schiffshypothekenbank Lübeck
Waischnor, Georg	ShortSeaShippingCenter, Bonn
Waldmann, Dr. Christoph	Universität Bremen
Waller, Dr. Uwe	Institut für Meereskunde Universität, Kiel
Wandsleb, Holger	Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur
Wanner, Prof. Dr.-Ing. M.C.	Universität Rostock
Wegener, Gunnar	ver.di
Wehrmann, Achim	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Weinberger, Dr. Hans-Joachim	NORD / LB
Weinrebe, Wilhelm	GEOMAR Forschungszentrum für Maritime Goewissenschaften
Weiss, Prof. Wolf-Dieter	Hochschule Wismar
Wenz, Richard	ARGE Küstenschutz
Werner, Helmut	JadeWeserPort
Werninger, Prof. Dr.-Ing. C.	Fachhochschule Westküste
Wessels, Frank	

Wetzel, Dr. Margrit, MdB	Deutscher Bundestag
Wibel, Carsten-S.	ARGE Küstenschutz
Wichmann, Christa	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
Wilde, Claus	HANSA International Maritime Journal
Wilker, Hans-Artur	Meyer-Werft Papenburg
Willebrand, Prof. Dr. Jürgen	Institut für Meereskunde Universität, Kiel
Windeck, Prof. Dr. K.J.	MARIKO-RIS
Winter, Dr. Henning	Deutsche Schiffsbank Hamburg
Wittekind, Dr. Dietrich	Hamburgische Schiffbau- Versuchsanstalt
Witthöft, Hans-Jürgen	Schiff & Hafen / Seewirtschaft
Wohlleben, Holger	Bremer Lagerhaus- Gesellschaft
Wolff, Hinrich	Deutsche Bank Rostock
Wülbers, Joachim	Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien und Hansestadt Bremen
Wülfers, Claus	Jade-Weser-Port Wilhelmshaven
Würfel, Günter	Behörde für Wirtschaft und Arbeit
Würtz, Peter	
Wutke, Heiko	
Y	
Young, John M.	STN Atlas Bremen
Z	
Zeretzke, Dipl.-Ing. Herbert	
Zier, Ronald	Betriebsrat Aker MTW Werft GmbH
Zumkley, Ulf	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit

*) Ohne Gewähr für Vollständigkeit



Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit kostenlos herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Europa-, Bundestags-, Landtags- und Kommunalwahlen. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Bundesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.