



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie



Nationale Maritime Konferenz

Dokumentation

Neunte Nationale Maritime Konferenz

19. und 20. Oktober 2015, Bremerhaven

Impressum

Herausgeber

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

Text und Redaktion

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

Gestaltung und Produktion

PRpetuum GmbH, München

Stand

Oktober 2015

Druck

Silberdruck oHG, Niestetal

Bildnachweis

BMWi (Titel, S. 10/11, 31, 50, 86/87, 121);
Bundesregierung/Bergmann (S. 7);
BMWi/Heller (S. 12, 14, 16, 18, 23, 26, 32, 34, 40,
44, 46, 51, 54, 58, 62, 64, 66, 68, 70)

Diese Broschüre ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie. Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt. Nicht zulässig ist die Verteilung auf Wahlveranstaltungen und an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben von Informationen oder Werbemitteln.



Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie ist mit dem audit berufundfamilie® für seine familienfreundliche Personalpolitik ausgezeichnet worden. Das Zertifikat wird von der berufundfamilie gGmbH, einer Initiative der Gemeinnützigen Hertie-Stiftung, verliehen.



Diese und weitere Broschüren erhalten Sie bei:
Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Referat Öffentlichkeitsarbeit
E-Mail: publikationen@bundesregierung.de
www.bmwi.de

Zentraler Bestellservice:

Telefon: 030 182722721
Bestellfax: 030 18102722721



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie



Nationale Maritime Konferenz

Dokumentation

Neunte Nationale Maritime Konferenz

19. und 20. Oktober 2015, Bremerhaven

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

Uwe Beckmeyer	7
Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Energie und Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft	

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

Konferenztag 1 – Eröffnung und Plenum	11
--	----

Begrüßung

Uwe Beckmeyer	12
Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Energie und Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft	

Grußworte

Melf Grantz	14
Oberbürgermeister der Seestadt Bremerhaven	
Dr. Carsten Sieling	16
Präsident des Senats und Bürgermeister der Freien Hansestadt Bremen	

Reden

Dr. Angela Merkel	18
Bundeskanzlerin der Bundesrepublik Deutschland	
Antti Peltomäki	23
Europäische Kommission Stellvertretender Generaldirektor der Generaldirektion Binnenmarkt, Industrie, Unternehmertum und KMU	
Uwe Beckmeyer	26
Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Energie und Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft	

Konferenztag 2 – Plenum und Abschluss	31
Begrüßung	
Uwe Beckmeyer	32
Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Energie und Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft	
Reden	
Sigmar Gabriel	34
Bundesminister für Wirtschaft und Energie	
Alexander Dobrindt	40
Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur	
Karmenu Vella (Videobotschaft)	44
Europäische Kommission Kommissar für Umwelt, Maritime Angelegenheiten und Fischerei	
Frank Del Rio	46
President and CEO Norwegian Cruise Line Holdings Ltd.	
Statements	
Dr. Steffen Knodt	51
Gesellschaft für Maritime Technik (GMT)	
Heino Bade	54
IG Metall Küste	
Prof. Dr. Martin Skiba	58
Stiftung Offshore-Windenergie	
Martin Johannsmann	62
Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e.V. (VDMA), AG Marine Equipment and Systems	

Alfred Hartmann	64
Verband Deutscher Reeder (VDR)	
Thomas Mendrzik	66
Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di)	
Harald Fassmer	68
Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM)	
Klaus-Dieter Peters	70
Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS)	
Eckpunkte einer Maritimen Agenda 2025	72
Deutsch-französische Absichtserklärungen zum Tiefseebergbau	80
Ergebnispapiere aus den Branchenforen zur 9. NMK	87
Branchenforum <i>Offshore-Windindustrie</i>	88
Branchenforen <i>Schiffbau und Meerestechnik</i>	94
Branchenforum <i>Häfen und Logistik</i>	98
Branchenforum <i>Seeschifffahrt</i>	102
Branchenforum <i>Klima und Umweltschutz in der Seeschifffahrt</i>	105
Branchenforum <i>Maritime Sicherheit</i>	110
Abkürzungsverzeichnis	122

Vorwort

Sehr geehrte Konferenzteilnehmerinnen
und Konferenzteilnehmer,
liebe Leserinnen und Leser,

Zukunftslabor, Ideenbörse, Leistungsschau – das alles ist die Nationale Maritime Konferenz. Die 9. NMK 2015 in Bremerhaven hat dies erneut eindrucksvoll bestätigt.

Gemeinsam mit 800 Akteuren aus Wirtschaft, Wissenschaft, Verbänden, Gewerkschaften und Politik haben wir in der Seestadt die Weichen auf Zukunft gestellt.

Die Bundesregierung wird die Branche mit der Maritimen Agenda 2025 stärken, deren Eckpunkte ich auf der Konferenz präsentiert habe. Die Agenda, die 2016 vom Bundeskabinett verabschiedet werden soll, rückt die zentralen Zukunftsthemen Forschung und Entwicklung sowie Innovationen in den Mittelpunkt.

Vorausgegangen ist ein intensiver Dialogprozess: Erstmals haben wir die Konferenz in sieben Branchenforen umfassend vorbereitet. Die Themen der Foren, welche die bisherigen Workshops abgelöst haben, spiegeln dabei die Breite der Aufgaben wider: Offshore-Windenergie, Schiffbau und Meerestechnik, Häfen und Logistik, Seeschifffahrt, maritimer Umweltschutz sowie maritime Sicherheit.

Die Ergebnisse der Branchenforen sind in die Arbeiten zur Maritimen Agenda 2025 eingeflossen. Die Dokumentation zur 9. Nationalen Maritimen Konferenz, die Sie heute in den Händen halten, zeigt dies.

Auch mit der Konferenzbroschüre beschreiten wir neue Wege: Denn erstmals enthält die Dokumentation nicht nur die Redebeiträge der Vertreter von Bundesregierung, Europäischer Kommission und maritimer Wirtschaft sowie die Statements der maritimen Verbände und Gewerkschaften. Der Band enthält auch sämtliche Ergebnispapiere aus den Branchenforen sowie die Eckpunkte zur Maritimen Agenda.

Unser Ziel ist es, den Agenda-Prozess möglichst transparent anzulegen. Denn was für die Nationale Maritime Konferenz gilt, soll auch auf die Maritime Agenda zutreffen: Hier wird die Zukunft gestaltet – für die Branche und mit ihr.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine anregende Lektüre.



Uwe Beckmeyer

Parlamentarischer Staatssekretär beim
Bundesminister für Wirtschaft und Energie
und Koordinator der Bundesregierung
für die maritime Wirtschaft

Konferenzprogramm

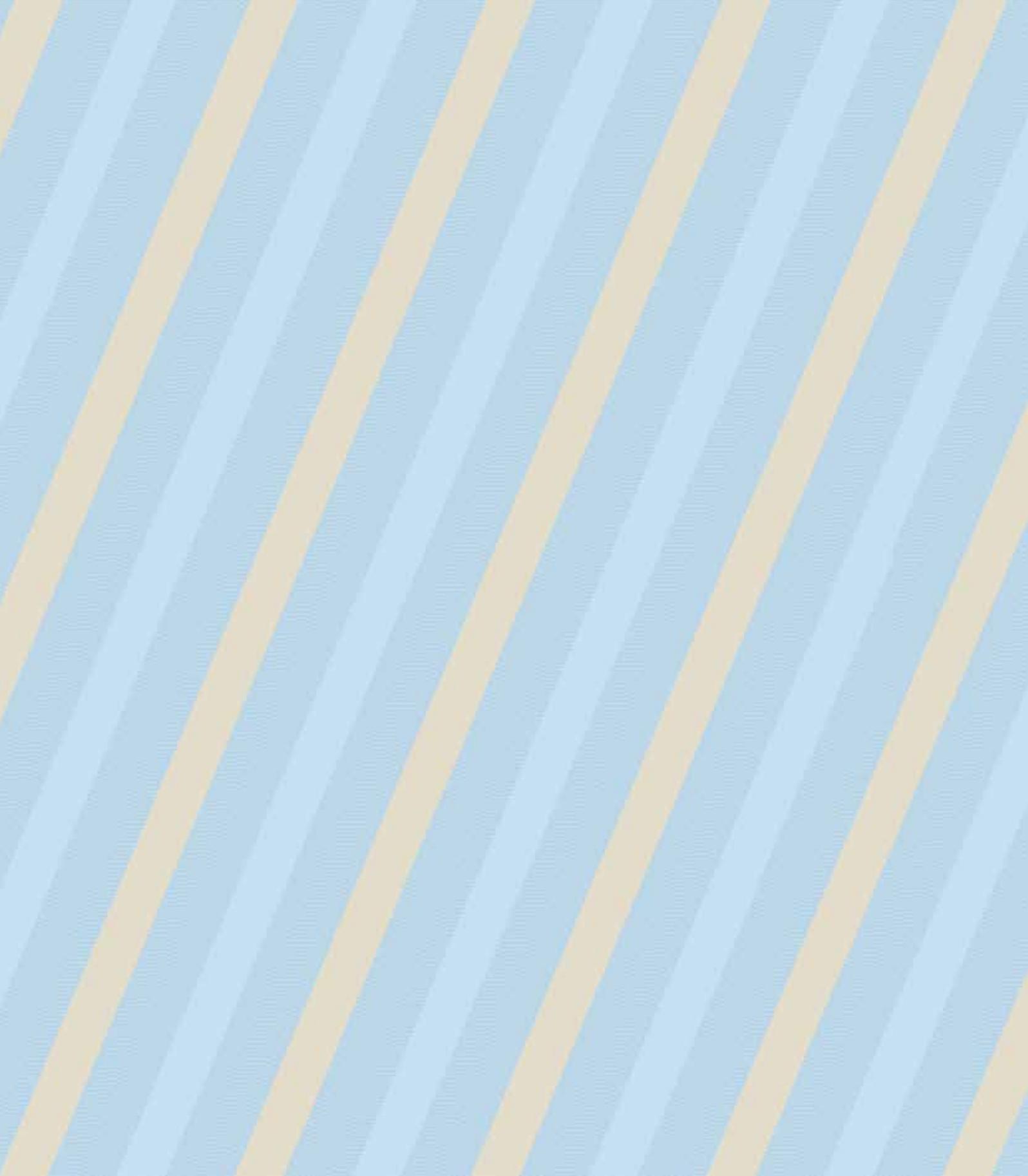
Montag, 19. Oktober 2015

ab 11.00 Uhr	Einlass (<i>Sicherheitskontrolle und Akkreditierung</i>)
11.30–12.30 Uhr	Mittagsbuffet
13.00 Uhr	<p>Neunte Nationale Maritime Konferenz – Konferenztag 1: Eröffnung und Plenum</p> <p>Begrüßung Uwe Beckmeyer Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft</p> <p>Grußwort Melf Grantz Oberbürgermeister der Seestadt Bremerhaven</p> <p>Grußwort Dr. Carsten Sieling Präsident des Senats und Bürgermeister der Freien Hansestadt Bremen</p> <p>Rede Dr. Angela Merkel Bundeskanzlerin der Bundesrepublik Deutschland</p> <p>Dank und Überleitung Uwe Beckmeyer Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft</p> <p>Keynote Antti Peltomäki Europäische Kommission Generaldirektion Binnenmarkt, Industrie, Unternehmertum und KMU</p>
14.00 Uhr	Pause
14.45 Uhr	<p>Panel zum Thema – Exploring the growth of the maritime industry <i>Moderation: Dr. Ing. Lüder Hogrefe, Managing Director Raytheon Anschütz GmbH</i></p> <p><i>Diskussionsteilnehmer:</i> Arik Danielson, President and CEO AB SKF Dr. Ulrich Dohle, CEO Rolls-Royce Power Systems AG Michel van Roozendaal, President MacGregor Group Kristian Siem, Chairman of Siem Industries Inc. Alf Henryk Wulf, CEO Alstom Power AG</p>
16.15 Uhr	Pause
17.00 Uhr	<p>Präsentation: Eckpunkte einer maritimen Strategie der Bundesregierung Uwe Beckmeyer Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft</p> <p style="text-align: right;"><i>Moderation: Conny Czymoch</i></p>
ab 18.00 Uhr	Transfer zum Abendempfang
18.30 Uhr	<p>Abendempfang der Freien Hansestadt Bremen und der Seestadt Bremerhaven Columbus Cruise Center, Columbuskaje 1, 27568 Bremerhaven</p>

Dienstag, 20. Oktober 2015

ab 8.00 Uhr	Einlass (<i>Sicherheitskontrolle und Akkreditierung</i>)
9.00 Uhr	Neunte Nationale Maritime Konferenz – Konferenztag 2: Plenum und Abschluss Begrüßung Uwe Beckmeyer Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft Rede Sigmar Gabriel Bundesminister für Wirtschaft und Energie Unterzeichnung bilateraler Memoranden zur Zusammenarbeit im Tiefseebergbau mit Frankreich Rede Alexander Dobrindt Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur
10.15 Uhr	Pause
11.00 Uhr	Videobotschaft Karmenu Vella Europäische Kommission Kommissar für Umwelt, Maritime Angelegenheiten und Fischerei
11.10 Uhr	Impuls Frank Del Rio President and CEO Norwegian Cruise Line Holdings Ltd.
11.30 Uhr	Pause
12.15 Uhr	Statements der maritimen Verbände und Gewerkschaften
13.30 Uhr	Panel zum Thema: Standort stärken, Zukunft gestalten. Maritime Wirtschaft in Deutschland <i>Diskussionsteilnehmer:</i> Uwe Beckmeyer , Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft Enak Ferlemann , Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Martin Günthner , Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen der Freien Hansestadt Bremen Olaf Lies , Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Niedersachsen Admiral Andreas Krause , Inspekteur der Marine Herbert Behrens , Mitglied des Deutschen Bundestages Rüdiger Kruse , Mitglied des Deutschen Bundestages Johann Saathoff , Mitglied des Deutschen Bundestages Dr. Valerie Wilms , Mitglied des Deutschen Bundestages
15.00 Uhr	Konferenz-Resümee und Ausblick Uwe Beckmeyer Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft
15.15 Uhr	Ende der Neunten Nationalen Maritimen Konferenz

Moderation: Conny Czymoch



Konferenztag 1

Eröffnung und Plenum



Begrüßung



Uwe Beckmeyer

Parlamentarischer Staatssekretär beim
Bundesminister für Wirtschaft und Energie und
Koordinator der Bundesregierung für die
maritime Wirtschaft

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin,
liebe Frau Dr. Merkel,
sehr geehrter Herr Präsident des Senats,
lieber Bürgermeister Carsten Sieling,
sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Melf Grantz,
verehrte Kolleginnen und Kollegen,
sehr geehrter Herr Bundesminister Dobrindt,
lieber Kollege Enak Ferlemann,
sehr geehrter Herr Peltomäki,
Mitglieder des Deutschen Bundestages,
der Landtage und auch des Europäischen Parlaments,
sehr verehrte Damen und Herren,

seien Sie hier heute Mittag herzlich willkommen.

Ich räume ein: Ich hätte ein Motiv. Aber ehrlicherweise: Ich war es nicht! Als Bremerhaven zum Veranstaltungsort der 9. Nationalen Maritimen Konferenz gewählt wurde, war ich noch nicht maritimer Koordinator der Bundesregierung. Aber ich hätte es nicht anders entschieden. Sie können sich denken, dass es mich als gebürtigen Seestädter und Bundestagsabgeordneten für den Wahlkreis Bremen/Bremerhaven natürlich sehr gefreut hat, als diese Entscheidung getroffen wurde.

Diejenigen von Ihnen, die Bremerhaven bisher nicht kennen, werden es nach diesem Film einräumen müssen: Die Seestadt ist ein idealer Veranstaltungsort für diese Konferenz, und der Film hat uns – das will ich auch hinzufügen – bereits einige Stichwörter für die kommende Diskussion geliefert: die Stärkung der maritimen Wirtschaft als Hightech-Branche, die Erschließung maritimer Zukunftsmärkte, der Ausbau der hafenbezogenen Verkehrsinfrastruktur, die nachhaltige Nutzung der Meere und die Förderung von Ausbildung und Beschäftigung in der maritimen Wirtschaft.

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin,
sehr geehrte Teilnehmerinnen und Teilnehmer dieser 9. Nationalen Maritimen Konferenz, dies sind wichtige Zukunftsfragen, auf die wir Antworten geben wollen, die auch morgen noch gelten. Mit der Nationalen Maritimen Konferenz bietet die Bundesregierung dafür eine Dialogplattform, und ich bin froh, dass Sie, meine sehr geehrten Damen und Herren, die Branchenakteure, dieses Angebot so zahlreich annehmen.

Die Nationale Maritime Konferenz 2015 ist anders. Wir sind gewissermaßen bereits seit dem Frühjahr im Konferenzmodus. Sechs Foren – eine Konferenz: Die Dialogforen, die wir seit März durchgeführt haben, sind integraler

Bestandteil dieser Nationalen Maritimen Konferenz. Dort hatte die Branche erstmals die Gelegenheit, bereits im Vorfeld der Konferenz ihre Erwartungen und ihre Empfehlungen darzulegen, und diese Möglichkeiten – meine sehr geehrten Damen und Herren – haben Sie auch sehr intensiv genutzt.

Wir haben die Handlungsempfehlungen in den Konferenzmappen für Sie zusammengestellt. Aber natürlich wollen wir diese nicht nur auf schönem Papier ausdrucken. Die Forderungen und Hinweise der Branche sind wichtige Grundlage für unsere weitere Arbeit auch an einer maritimen Strategie der Bundesregierung. Ich werde dazu heute Nachmittag noch einige Eckpunkte vorstellen.

Um die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Branche zu sichern, kommt es nicht nur darauf an, mit neuen Entwicklungen und innovativen Produkten zu punkten. Auch Vernetzung und internationale Kooperation sind zunehmend wichtige Stichwörter, und dafür steht die für morgen geplante Unterzeichnung von zwei Kooperationsvereinbarungen mit Frankreich im Bereich des Tiefseebergbaus.

Längst beeinflussen internationale Standortfaktoren die maritime Branche in Deutschland, die wie keine andere im globalen Wettbewerb steht. Deshalb wollen wir auch bei der Paneldiskussion mit Vertretern international agierender Unternehmen am heutigen Nachmittag, aber auch mit einem Redebeitrag von Mr. Del Rio von Norwegian Cruise Line sozusagen mit dem Blick von außen auf Stärken, Chancen und Herausforderungen für den maritimen Standort Deutschland sehen.

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin,
ich möchte Ihnen – auch im Namen der hier versammelten Vertreterinnen und Vertreter der maritimen Branche – dafür danken, dass Sie trotz vieler Termine und Aufgaben heute zu uns gekommen sind, und uns als Schirmherrin dieser Nationalen Maritimen Konferenz beehren. Das zeigt auch: Diese Bundesregierung kümmert sich um die maritime Wirtschaft.

Ich wünsche Ihnen und uns allen anregende Diskussionen und einen erfolgreichen Verlauf dieser Konferenz.

Grußworte



Melf Grantz

Oberbürgermeister der Seestadt Bremerhaven

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin Merkel,
sehr geehrter Herr Staatssekretär Beckmeyer,
sehr geehrter Herr Bürgermeister Sieling,
verehrte Gäste,
verehrte Anwesende,

ich heiße Sie als Oberbürgermeister der Stadt Bremerhaven herzlich zur 9. Nationalen Maritimen Konferenz willkommen. Für Bremerhaven als Seestadt und Handelstor zur Welt ist diese Konferenz eine Herausforderung und Ehre gleichzeitig.

Eine Herausforderung, weil wir Ihnen allen als unseren Gästen natürlich einen bestmöglichen Aufenthalt in maritimer Atmosphäre bereiten wollen, und eine Ehre, weil die Bedeutung Bremerhavens als ureigene Hafenstadt mit dieser Konferenz auf höchster Ebene wahrgenommen und gewürdigt wird.

Die bremischen Häfen, meine Damen und Herren, werden bundesweit als eine Einheit gesehen und das sind sie – auch wenn zwischen Bremen und Bremerhaven eine Strecke von rund 60 Kilometern quer durch Niedersachsen liegt. Geographisch wird diese Besonderheit deshalb manchem erst bei der Anreise ins Bundesland Bremen klar. Für die Häfen und die internationalen Hafenkunden allerdings spielt das keine Rolle.

Die Häfen in Bremerhaven werden weltweit als das wahrgenommen, was sie sind: eine logistisch perfekt aufgestellte Hafenlandschaft mit besten Leistungen und einer hervorragenden Infrastruktur. Alles andere würde auch verwundern: Immerhin arbeiten wir schon seit der Stadtgründung im Jahr 1827 stetig und ständig an der Verbesserung unserer maritimen Dienstleistungs-Qualität.

Im Ergebnis werden heutzutage jährlich bis zu sechs Millionen Container in Bremerhaven als viertgrößtem europäischen Containerhafen umgeschlagen. Mit rund 2,3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr ist die Seestadt der Europameister im Autoumschlag – vom Stückgutumschlag einmal ganz abgesehen.

Das alles ist ohne die entsprechende Organisation und vor allem auch die Hinterlandanbindung nicht möglich. Mit dem Hafentunnel Cherbourger Straße als verlässlicher Anbindung an die Autobahn 27 bauen wir derzeit diese Struktur weiter aus – dankenswerterweise hat der Bund 120 Millionen Euro der insgesamt 180 Millionen Euro Baukosten übernommen.

Aber: Die Anbindung der Seehäfen als Deutschlands Handlungsfeld für den Import und Export darf auf Dauer nicht Sache der Länder oder gar der Kommunen sein, sondern ist Sache des Bundes. Das gilt auch für den Unterhalt dieser unverzichtbaren Verkehrsverbindungen.

Die Herauslösung des Cherbourger Tunnels inklusive der Zufahrten aus dem kommunalen Bereich und damit die Übernahme in das Bundesstraßen-Netz wäre deshalb nicht nur wünschenswert, sondern auch sinnvoll.

Die deutschen Häfen, meine Damen und Herren, müssen konkurrenzfähig bleiben. Dazu gehört nicht nur die Hinterlandanbindung, sondern natürlich und vor allem die Erreichbarkeit auf der Wasserseite. Der geplante Bau des Offshore-Terminals Bremerhaven ist von höchster Dringlichkeit.

Auch die Frage der dringend notwendigen Weservertiefung und der Rechtsstreit darum müssen so schnell wie möglich gelöst werden. Die Reedereien und Hafenbetriebe hier in der Region müssen zukunftsorientiert planen können, damit Jobs gesichert werden und die Häfen in den Ländern Bremen und Niedersachsen sich weiter so positiv entwickeln.

Zu dieser Entwicklung gehört neben dem klassischen Hafenumschlag hier in Bremerhaven zunehmend auch das Kreuzfahrtgeschäft. Dank der Investitionen des Landes Bremen haben wir mit dem Columbus-Cruise-Terminal einen der modernsten Kreuzfahrtterminals Europas, der aktuell in den Fokus der großen Reedereien rückt.

So läuft TUI Cruises im nächsten Jahr erstmals Bremerhaven regelmäßig mit „Mein Schiff“ an und bringt allein dadurch schon ein Plus von 16 000 Passagieren auf dem Weg zur magischen Grenze von 100 000 Fahrgästen jährlich in Bremerhaven.

Ich freue mich deshalb ganz besonders darauf, dass Sie sich heute Abend bei unserem Empfang im Columbus-Cruise-Terminal persönlich von der Qualität der Anlage überzeugen können und sogar noch ein beeindruckender Kreuzliner davor liegt, den wir uns ansehen: die 326 Meter lange Norwegian Escape – der jüngste Neubau der Papenburger Meyer Werft für die Reederei NCL.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen allen eine interessante, themenreiche und zielführende 9. Nationale Maritime Konferenz.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit!



Dr. Carsten Sieling

Präsident des Senats und Bürgermeister
der Freien Hansestadt Bremen

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin,
sehr geehrter Herr Staatssekretär,
sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,
meine sehr verehrten Damen und Herren,

es ist für mich eine besondere Freude, dass Bremerhaven, und damit das Land Bremen, schon zum zweiten Male Gastgeber der Nationalen Maritimen Konferenz sein darf. Die Nationale Maritime Konferenz hat sich in den Jahren seit der ersten Ausrichtung im Jahre 2000 zu einer ganz wichtigen Institution entwickelt: Sie unterstreicht die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der maritimen Wirtschaft für den Wirtschaftsstandort Deutschland gegenüber einer breiten Öffentlichkeit.

Für den Hafen- und Logistikstandort Bremen liegt die Bedeutung der maritimen Wirtschaft natürlich auf der Hand. Viele Zulieferbetriebe aber, darunter zahlreiche innovative mittelständische Unternehmen aus den Bereichen Anlagenbau, Werkstoffe, Elektrotechnik und dem Dienstleistungssektor, sind hingegen in Mittel- und Süddeutschland zu finden.

Bremen und Bremerhaven leben seit Jahrhunderten von der maritimen Industrie. So wie Bremen und Bremerhaven für seine Häfen und seine Schiffe bekannt geworden sind, sind wir heute bekannt für unsere Offshore-Windkraftindustrie und unsere Meeresforschung.

Schon lange vor der Entscheidung für die Energiewende haben wir darauf gesetzt, Bremen und Bremerhaven zu einem der führenden Offshore-Windkraftstandorte in der EU auszubauen. Heute ist die Offshore-Windenergie ein zentraler Aspekt im Klimakonzept der Bundesregierung und eine wesentliche Voraussetzung zur Erreichung der gesteckten CO₂-Minderungs-Ziele.

Erstmalig wurden zur Vorbereitung der Nationalen Maritimen Konferenz im Vorfeld der Konferenz Branchenforen durchgeführt. Dass neben Themen wie Schiffbau/Meeres-technik, Schifffahrt, Häfen und Logistik, Klima und Umweltschutz in der Seeschifffahrt und maritimer Sicherheit auch das Thema der Offshore-Windindustrie eines der bestimmenden Themen in der Vorbereitung waren, zeigt den heutigen Stellenwert der Offshore-Wirtschaft. Und das ist gut so!

Die Ansiedlung eines großen Turbinenwerkes der Firma Siemens in Cuxhaven zeigt, dass das Vertrauen in die Zukunft der Offshore-Windenergie in Deutschland wieder zunimmt und die Verlängerung des sogenannten Stauungsmodells seinerzeit richtig war. 200 Millionen Euro an Investitionen und 1000 direkte qualifizierte Arbeitsplätze in der Region beweisen, dass die Energiewende nicht nur ein Hoffnungsträger ist, sondern den Startpunkt einer neuen Industrialisierung Norddeutschlands markiert, die auf ihrer maritimen Tradition fußt und Neues schafft. Dennoch, nach wie vor gilt: Die Offshore-Windindustrie mit rund 18 000 Arbeitsplätzen ist zwingend auf Kontinuität angewiesen, damit die hiesige Industrie erhalten und eine Kostensenkung erreicht werden kann.

Der Bund hat die Eckpunkte für die Ausschreibungen für die Förderung von Erneuerbare-Energien-Anlagen vorgelegt, zu denen die Länder ihre Stellungnahmen abgegeben haben.

Zwar hat das BMWi verstanden, dass ein abrupter Systemwechsel hin zu einem zentralen Ausschreibungsmodell für die mittelständischen Projektentwickler kurzfristig verheerend wäre, und schlägt deshalb für den Übergang ein Übergangsmodell vor, das grundsätzlich zu begrüßen ist. Hier wird aber darauf zu achten sein, dass das vorgeschlagene Modell kein zu enges Korsett für die Projektierer schnürt. Der Zeitraum, in dem die Branche sich auf die neuen Regelungen einstellen kann, darf nicht zu kurz angesetzt werden, genauso wie darauf geachtet werden muss, dass die jährlichen Ausschreibungsvolumina und die Verfahren flexibel gestaltet werden müssen. Es darf nicht passieren, dass durch die Teilnahmebedingungen bereits fortgeschrittene Projekte aus dem Verfahren ausgeschlossen werden.

Sie sehen: Das Thema Offshore liegt uns Bremern sehr am Herzen: Um auch den besonderen Erfordernissen der Windenergie-Branche in Fragen der Infrastruktur im Land Bremen gerecht zu werden, sind die Planungen zur Realisierung des Offshore-Terminals in Bremerhaven in vollem Gange. Mit diesem Hafen wollen wir auch für die Zukunft neue Maßstäbe setzen. Hier erhoffen wir uns natürlich auch eine finanzielle Unterstützung des Bundes bei der Erstellung der Infrastruktur!

Oberbürgermeister Grantz hat es bereits angesprochen: Die Infrastruktur an der Küste kann immer nur so effektiv sein wie die Wirksamkeit der vorgelagerten Infrastruktur.

Sehen Sie es mir nach, dass auch ich dieses Thema noch anspreche: Bremen/Bremerhaven als Hafen- und Logistikstandorte sind auf eine bedarfsgerechte Seehafenhinterlandinfrastruktur angewiesen. Das gilt für die Straße, für die Schiene und natürlich auch für die seeseitige Anbindung. Und Letzteres im Besonderen: Ohne die Vertiefung der Außenweser wird der Hafenstandort Deutschland insgesamt geschwächt und dem Wettbewerb mit der europäischen Konkurrenz nicht standhalten können. Deshalb an dieser Stelle die wiederholte Bitte an die Bundesregierung, dieses Verfahren mit Hochdruck zu verfolgen, um es schnellstmöglich abschließen zu können.

Ich hoffe sehr, dass auch die diesjährige Nationale Maritime Konferenz dazu beiträgt, die herausragende Bedeutung der maritimen Wirtschaft für Deutschland weiter herauszustellen. Lassen Sie uns weiter gemeinsam daran arbeiten, denn die Stärkung der maritimen Wirtschaft ist eine Stärkung des Standortes Deutschland.

Ich wünsche uns allen eine gelungene, ergebnisreiche Konferenz und Ihnen allen einen tollen Aufenthalt in Bremerhaven.

Reden



Dr. Angela Merkel

Bundeskanzlerin der Bundesrepublik Deutschland

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Sieling,
 sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Grantz,
 sehr geehrter Herr Bundesminister Dobrindt,
 sehr geehrter Herr Parlamentarischer Staatssekretär
 und Maritimer Koordinator der Bundesregierung
 Beckmeyer,
 sehr geehrter Herr Parlamentarischer Staatssekretär
 Enak Ferlemann,
 sehr geehrte Minister und Senatoren,
 liebe Kolleginnen und Kollegen aus den Parlamenten,
 meine Damen und Herren,

ich bin – deshalb habe ich meinen Kopf zweimal geschüttelt – weder direkt über Berlin aus Istanbul gekommen noch direkt aus Istanbul, sondern habe zwischendurch einmal in meinem heimischen Bett geschlafen. Nichtsdestotrotz bin ich sehr gerne hierhergekommen, denn die Maritime Konferenz ist in der Tat immer ein wichtiger Termin für einen Bundeskanzler oder eine Bundeskanzlerin. Wenn diese auch noch einen Wahlkreis in der Küstenregion hat, dann fügt sich das noch besser. Da mein Wahlkreis nicht wie der von Herrn Beckmeyer Bremerhaven ist, sondern Stralsund, Vorpommern und Rügen, sind sozusagen die östlichen Landesteile hier auch vertreten.

Bremerhaven mit dem Alten und dem Neuen Hafen, dem Fischereihafen und den Überseehäfen ist nun sozusagen auch diesjähriger Zielhafen für die Nationale Maritime Konferenz. Auch ich freue mich natürlich, dass Sie so zahlreich hierhergekommen sind, aber auch darüber, dass dieser Konferenz eine Folge von Diskussionen vorausgegangen ist. Es zeichnet die Maritime Konferenz zumindest seit geraumer Zeit aus, dass mit ihr ein Arbeitsprozess einhergeht, dass die Protagonisten nicht nur anderthalb Tage lang zusammenkommen, sondern dass auch vorher sehr viel gearbeitet wird; und dies nicht nur auf Seiten der Branche, sondern gleichermaßen auch auf Seiten der Bundesregierung, der Landesregierungen und auch des Deutschen Bundestags, der die Vorbereitung der Konferenz wieder mitgestaltet hat.

Nun war es eigentlich nur eine Frage der Zeit, dass auch Bremerhaven Veranstaltungsort für die Maritime Konferenz wird. Die Stadt nennt sich selbstbewusst Seestadt. Ihre Geschichte ist geprägt von Schiff- und Seefahrt und allem, was damit zu tun hat. Heute ist sie wichtige Verkehrsdreh-scheibe im globalen Handel. Im 19. Jahrhundert war die damals noch junge Stadt zunächst zum größten Auswandererhafen Europas avanciert. Viele von Ihnen werden schon im Auswandererhaus gewesen sein. Mich berührt es jedes Mal,

wenn ich in Bremerhaven bin und an meinen Besuch denke. Mehr als sieben Millionen Männer, Frauen und Kinder machten sich von hier aus auf den beschwerlichen Weg in die Neue Welt – in der Hoffnung auf ein besseres Leben. Das Deutsche Auswandererhaus erinnert, wie gesagt, daran.

Heute haben sich die Zeichen umgekehrt. Deutschland und Europa sind nicht Ausgangspunkt von Flucht, sondern Zufluchtsort vieler Menschen, die Krieg, Verfolgung und Perspektivlosigkeit in ihrer Heimat hinter sich lassen wollen. Die Herausforderung, die uns daraus erwächst, ist immens. Sie stellt sich uns, wo immer Flüchtlinge ankommen. Sie stellt sich uns entlang der Fluchtwege. Und sie stellt sich uns auch vor allem mit Blick auf die Herkunftsregionen, in denen es die Fluchtursachen möglichst zu beseitigen gilt. Das war ja gestern auch hauptsächlich mein Gesprächsthema mit den Verantwortlichen in der Türkei. Die Türkei beherbergt zurzeit bis zu 2,5 Millionen Flüchtlinge vor allem aus Syrien, aber auch aus dem Irak.

Das heißt, es sind gleichermaßen innen- und außenpolitische Maßnahmen, sicherheits- und entwicklungspolitische Initiativen, nationales, europäisches – daran mangelt es noch ein bisschen – und globales Engagement notwendig. Die Bewältigung der weltweit größten Fluchtbewegung seit dem Zweiten Weltkrieg ist eine globale Frage, die deshalb auch nur gesamteuropäisch und global angemessen beantwortet werden kann.

Dass ich dieses Thema gerade auch auf dieser Maritimen Konferenz anspreche, ist auch dem leidvollen Umstand geschuldet, dass viele Flüchtlinge über das Mittelmeer nach Europa zu gelangen versuchen. Sie gehen nicht selten kriminellen Schleppern ins Netz, die sie in untauglichen und völlig überfüllten Booten ihrem Schicksal überlassen. Die bisherigen Todeszahlen sind schier unerträglich, aber sie würden ohne das Engagement der maritimen Gemeinschaft noch weitaus höher ausfallen. Auch Handelsschiffe haben schon viele Menschen vor dem Ertrinken bewahrt. Ich möchte allen, die damit in Verbindung stehen, ein herzliches Dankeschön sagen.

Die Europäische Union hat ihre Seenotrettung seit Mai dieses Jahres erheblich verstärkt. Von Beginn an war Deutschland mit zwei Schiffen der Bundeswehr beteiligt. Die deutschen Marineeinheiten haben inzwischen mehr als 8 500 Flüchtlinge aus Seenot gerettet. Wir sichern gemeinsam mit unseren EU-Partnern im Rahmen der Frontex-Operation die Außengrenze – oder wir versuchen

es zumindest; dies ist ja noch nicht von zentralem Erfolg gekrönt – sowohl im zentralen als auch im östlichen Mittelmeer. Wir merken, dass ohne Kooperation mit der Herkunftsseite – in dem einen Fall die Türkei, in dem anderen Fall ein im Augenblick nicht richtig existierender Staat Libyen – ein solcher Schutz nur sehr schwer möglich ist. Hinzu kommt, dass wir gezielt gegen Schleuserkriminalität vorgehen. In dieser neuen Einsatzphase geht es vor allen Dingen darum, verdächtige Boote anzuhalten, zu durchsuchen und gegebenenfalls auch zu beschlagnahmen oder umzuleiten. Auch daran ist die Deutsche Marine beteiligt.

Aufgaben wie diese machen uns einmal mehr bewusst, wie wichtig eine grundlegende Vorbereitung unserer Soldatinnen und Soldaten ist. Bremerhaven selbst ist Standort der zentralen Ausbildungseinrichtung für Taktik und Operation der Deutschen Marine. Natürlich ist die Stadt nicht nur ein Standort der Marine. Was die zivile Schifffahrt angeht, ist in Bremerhaven ein umfassendes Know-how gebündelt. Der Eingangsfilm hat uns das auch nochmals gezeigt. Namhafte Reedereien, Werften, Forschungseinrichtungen machen die Seestadt sozusagen zu einem maritimen Kompetenzzentrum oder, wie man heute sagt, zu einem maritimen Cluster. Günstigere Rahmenbedingungen könnte man sich also für die Nationale Maritime Konferenz kaum wünschen.

Die letzte Konferenz vor zwei Jahren stand noch relativ stark unter dem Eindruck der Folgen der internationalen Finanz- und Wirtschaftskrise, die auch die gesamte maritime Wirtschaft – was insbesondere die Handelsvolumina, aber auch die Finanzierungsmechanismen angeht – stark in Mitleidenschaft gezogen hat. Am Standort Deutschland hat sich die Branche danach auf ihre Stärken besonnen, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Mit Blick auf die Werften heißt das vor allem, sich auf den Bau von innovativen und technisch anspruchsvollen Spezialschiffen zu konzentrieren. Ich will allerdings nicht verhehlen, dass gerade auch in Mecklenburg-Vorpommern die Situation der Werften nach wie vor sehr kompliziert ist. Ob es sich um Kreuzfahrtschiffe, um Schiffe für den Offshore-Einsatz oder für den Fährverkehr handelt – gefragt sind zunehmend maßgeschneiderte, qualitativ hochwertige Lösungen und eben auch eine sehr hohe Systemkompetenz. Die Kunden müssen den Mehrwert erkennen, den Schiffe made in Germany bieten und die daher eben auch ihr Geld wert sind. Der gewinnbringende Mehrwert resultiert letztlich aus der Flexibilität und vor allem der Innovationsfähigkeit der Werften und Zulieferer.

Investitionen in Innovation, in Forschung und Entwicklung erweisen sich also als Investitionen in die Zukunft des Standortes, als Investitionen in die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie und damit auch in die Sicherheit von Arbeitsplätzen. Investitionen in einen hochmodernen Schiffbau kommen neben den Werften natürlich auch den vielen Zulieferern zugute. Viele haben ihren Sitz und ihre Produktionsstätten in Regionen fernab der Küste. Das heißt, die Wertschöpfung des maritimen Sektors verteilt sich über ganz Deutschland.

Die Bundesregierung fördert mit Nachdruck Forschung und Innovation. Die Mittel dafür haben wir in den vergangenen Jahren systematisch erhöht. Und wir werden sie jetzt noch einmal um zehn Millionen von 15 Millionen auf 25 Millionen Euro erhöhen. Gleichzeitig erhöhen wir den Anteil des Bundes auf zwei Drittel. Die Länder tragen ein Drittel. Das heißt, wir haben dann 25 Millionen zu 12,5 Millionen und damit zusammen 37,5 Millionen Euro, wenn die Länder ihre Kofinanzierung realisieren, worum ich herzlich bitten möchte. Zwei Drittel zu einem Drittel ist doch ein faires Angebot. – Jetzt bitte ich aber auch die Länder zu klatschen. Die Zahl der Finanzminister, die hier anwesend sind, hält sich in Grenzen. Aber die Wirtschaftsminister werden sich auch unabhängig davon vielleicht durchsetzen können.

Wir haben in unserer Hightech-Strategie, die ja dem Innovationsstandort Deutschland dient, bestimmte Arbeitsfelder definiert, auf die wir uns sehr konzentrieren. Dazu gehören auch die maritimen Technologien. Meerestechnik ist zweifellos einer der ganz wichtigen Innovationstreiber. In diesem Bereich besitzen deutsche Unternehmen ein beträchtliches Know-how. Um die Kompetenzen in diesem Bereich zu stärken, hat die Bundesregierung bereits 2011 den Nationalen Masterplan Maritime Technologien ins Leben gerufen. Wir haben etliche Fortschritte erzielt. Ich will drei Bereiche nennen.

Erstens: die zivile maritime Sicherheit. Mit Blick auf die Sicherheit von Schiffen, Häfen, Wasserstraßen oder auch Umweltsicherheit bieten sich aussichtsreiche Zukunftsmärkte, vor allem wenn die Prognosen über einen weiter zunehmenden Schiffsverkehr zutreffen. Meine Prognose ist auch, dass die Umweltsicherheit der Meere weiter an Bedeutung gewinnen wird. Unter dem Dach des Nationalen Masterplans Maritime Technologien wurde die Zukunftsinitiative Securitas Maritima entwickelt. Diese sieht zum Beispiel vor, moderne Sicherheitstechnologien praxisnah zu erproben.

Als zweiten Bereich möchte ich den Tiefseebergbau nennen. Deutschland verfügt bereits über zwei Lizenzgebiete. Dort prüft die Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR) die Potenziale der Ressourcengewinnung. Besonderes Augenmerk gilt dabei neben der Wirtschaftlichkeit natürlich auch der Umweltverträglichkeit. Mit unserem Know-how werden wir auch da gute internationale Chancen haben.

Drittens: Der Ausbau der Offshore-Windenergie ist ein zentraler Eckpunkt der Energiewende. Er ist von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung. Die Fortschritte sind unverkennbar. Ende 2012 hatten wir eine Nennleistung von 280 Megawatt vor den deutschen Küsten, Ende dieses Jahres rechnen wir mit über drei Gigawatt. Das ist seit 2012 also rund eine Verzehnfachung.

Nun habe ich eben leichte Kritik gehört, was die Deckelung angeht. Ich kenne die Diskussion, aber ich denke, wir müssen beim Ausbau der erneuerbaren Energien eine Phase haben, in der wir mehr und mehr sozusagen zu einer massenweisen Anwendung kommen – diese durchlaufen wir jetzt in der Offshore-Förderung –, und gleichzeitig die Frage der Bezahlbarkeit immer im Blick haben müssen. Deshalb müssen wir die Förderung der erneuerbaren Energien insgesamt besser am Markt ausrichten und kosteneffizienter gestalten. Das heißt, dass wir ab 2017 die gesamte Förderung auf Ausschreibungen umstellen werden.

Das ist im Bereich Offshore-Energie natürlich eine große Aufgabe, denn wir müssen darauf achten, dass es wegen der relativ spät einsetzenden Entwicklung der Offshore-Energie nicht zu einem Fadenriss kommt, wenn wir die Vergabe abrupt umstellen. Deshalb sollen fortgeschrittene Projekte mit Baugenehmigung zum Beispiel eben auch für Windparks auf See im Rahmen einer Einmal-Auktion als Übergangslösung eine Realisierungschance erhalten. Darüber wird es sicherlich noch eine ganze Reihe von Gesprächen geben, aber ich will ganz deutlich sagen: In den letzten drei Jahren haben wir bei den Bedingungen für den Ausbau erneuerbarer Energien, auch bei der Verlässlichkeit der Bedingungen und auch bei der Realisierung von Offshore-Energie in Deutschland doch erhebliche Erfolge erzielt. Deutschland ist nicht nur führend bei erneuerbaren Energien, sondern auch bei Effizienztechnologien. Das gilt auch besonders für die maritime Industrie. Die Seeschifffahrt bietet zwar schon eine der energieeffizientesten Transportmöglichkeiten, dennoch sind und bleiben Schiffsabgase eine Belastung. Um diese Belastung zu reduzieren, bietet sich zum Beispiel verflüssigtes Erdgas als Alternative zur

Nutzung schwerölbasierter Brennstoffe an. Auch hierfür haben wir ein Förderprogramm ins Leben gerufen, um mehr Anreize für entsprechende Umrüstungen von Schiffen zu setzen.

Hinzu kommt, dass wir die Mittel zur Förderung einer alternativen Kraftstoffinfrastruktur erhöht haben. Zugute kommt das unter anderem auch Modellvorhaben zum Aufbau einer Tank- und Ladeinfrastruktur für verflüssigtes Erdgas, kurz LNG genannt. Herr Beckmeyer, wir haben oft darüber diskutiert, dass es aus strategischen Gründen wichtig ist, diese Option zu haben, auch wenn im Augenblick die Auslastung europäischer LNG-Terminals bei 16% liegt. Aber die Zeiten können sich schnell ändern. Das haben wir immer wieder erlebt. Hier einen Fadenriss zu verhindern, ist für Deutschland schon sehr wichtig.

Um umweltschonendere Kraftstoffe in Umlauf zu bringen, hat die International Maritime Organization (IMO) eine Höchstgrenze für den Schwefelgehalt in Treibstoffen festgelegt. Deutschland setzt sich dafür ein, dass die IMO-Staaten eine weitere Senkung des Schwefelgehalts in Kraftstoffen bis 2020 beschließen werden.

Natürlich sprechen wir auch über weltweite Systeme zur Überwachung von CO₂-Emissionen von Schiffen. Wir brauchen eine international geltende Rechtsgrundlage, um Reduktionsmaßnahmen im Seeverkehr zu unterstützen. Die International Maritime Organization hat mit ihren Vorgaben für den Energieverbrauch von Schiffsneubauten bereits Standards gesetzt. Für einen wirksamen Klimaschutz brauchen wir aber natürlich auch Maßnahmen für bestehende Schiffe.

Ich sage das auch vor dem Hintergrund der im Dezember stattfindenden Klimakonferenz in Paris. Wir wollen in zwei Monaten ein globales Klimaschutzabkommen verabschieden. Es soll ambitioniert und für alle verbindlich sein. Ziel ist, die Erderwärmung auf zwei Grad zu begrenzen. Das lässt sich letztlich nur mit Beiträgen aus allen Bereichen erreichen. Deshalb ist es gut, dass sich die Schifffahrt beizeiten darauf vorbereitet – es sind ja langwierige Prozesse, die da in Gang gesetzt werden –, ihren Beitrag zu leisten.

Nun will ich neben ökologischen Aspekten auch ökonomische Aspekte nennen. Denn die Schifffahrt spielt eine überaus wichtige Rolle für eine weltoffene Außenhandelsnation wie Deutschland. Deutschland ist als Exportnation auf gute Verkehrsverbindungen angewiesen. Die Seeschifffahrt ist dabei einer der wichtigen Verkehrsträger, für den globalen

Warenverkehr einer der wichtigsten. Vor allem für den Handel zwischen Staaten ohne gemeinsame Grenze gilt das. Auch die Güterbeförderung auf den deutschen Binnenwasserstraßen ist ein wachsender Bereich. So wurden im ersten Halbjahr 2015 ca. 3,6 Millionen Tonnen mehr Güter transportiert als im Vorjahreszeitraum.

Das heißt also, wir brauchen eine gut vernetzte Infrastruktur im Transportwesen. Wir haben ein gut ausgebautes Verkehrsnetz, aber die Anforderungen an diese Infrastruktur wachsen natürlich mit steigendem Verkehrsaufkommen. Deshalb werden wir trotz guter Haushaltsdisziplin in den Erhalt und in die Weiterentwicklung der Infrastruktur überproportional investieren. In dieser Legislaturperiode werden es fast zehn Milliarden Euro mehr für Straßen, Schienen- und Wasserwege sein.

Natürlich sind die Häfen als Drehscheiben des internationalen Schiffsverkehrs ein wichtiger Knotenpunkt im Verkehrsnetz. Die Hinterlandanbindungen haben eine Schlüsselrolle für intermodale Verkehrsverbindungen und tragen wesentlich zur Effizienz von Logistikketten bei. Logistik wird ja in den kommenden Jahren immer mehr an Bedeutung gewinnen. Wir haben uns deshalb an unseren Koalitionsvertrag gehalten und das Nationale Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen als strategischen Leitfaden unserer Hafenpolitik weiterentwickelt. Wir werden das Nationale Hafenkonzept noch in diesem Jahr im Kabinett beschließen. Zudem wurde das Programm Innovative Verkehrstechnologien aufgelegt, das mit 20 Millionen Euro im Jahr 2016 und weiteren zehn Millionen Euro über die nächsten Jahre ausgestattet ist. Hierbei geht es unter anderem um die Wiederauflage des Förderprogramms Innovative Seehafentechnologien.

Nun ist Infrastruktur eine Grundvoraussetzung, macht aber allein noch keine starke Wirtschaft aus. Gut ausgebildete, qualifizierte Fachkräfte sind das solide Fundament des maritimen Standorts Deutschland. Bund, Küstenländer und Verbände müssen sich auch zukünftig für sichere und zukunftsfähige Arbeits- und Ausbildungsplätze in der deutschen Seeschifffahrt und um den Erhalt des maritimen Know-how einsetzen.

In Deutschland sind rund 400 000 Menschen in der maritimen Branche beschäftigt. 2 800 zumeist mittelständische Unternehmen erwirtschaften rund 50 Milliarden Euro Umsatz jährlich. Daher muss es auch das Anliegen der Reedereien, der Werften und der Zulieferindustrie sein, weiterhin als attraktive Arbeitgeber zu gelten, mit qualifizierten

Nachwuchskräften das maritime Know-how fortzuentwickeln und Spezialisten für Nischenmärkte zu fördern. Dafür brauchen wir auch das Maritime Bündnis. Es ist genau für diese Fortentwicklungsprozesse wichtig und muss deshalb von der Bundesregierung, von den Ländern, von Wirtschaft und Gewerkschaften gemeinsam fortgeführt werden. Ich möchte allen Akteuren für die Zusammenarbeit und Mitarbeit danken.

Zwischen Bund und Ländern besteht Einigkeit, dass wir eine starke Seeschifffahrt unter deutscher Flagge brauchen. Das ist einfacher gesagt als umgesetzt – die internationale Konkurrenz ist stark, der Wettbewerb ist hart. Daher wollen wir mit geeigneten Maßnahmen unseren Beitrag dazu leisten. Wir wollen den sogenannten Lohnsteuereinbehalt von 40% auf 100% ausbauen und so den Kostendruck von den im internationalen Wettbewerb stehenden Reedereien etwas nehmen. Das soll jetzt auch kurzfristig gesetzgeberisch umgesetzt werden.

Zusätzlich werden wir die Reeder, die Schiffe unter deutscher Flagge fahren lassen, auch bei den Sozialversicherungsbeiträgen umfassend entlasten. Hierbei geht es um die Frage, ob es im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel möglich ist, die Arbeitgeberanteile der Sozialversicherungsbeiträge für Seeleute zu 100% zu erstatten. Auch damit werden wir uns weiter beschäftigen. Die grundsätzliche Bereitschaft besteht. Außerdem hat die Bundesregierung mit der dauerhaften Befreiung der Schiffserlöspools von der Versicherungssteuer – ein Diskussionsthema, das lange mit großer Unsicherheit behaftet war – für Rechtsklarheit gesorgt. Auch das war ein ganz wichtiger Schritt.

Nun finden wir, dass wir als Regierung eine ganze Menge im Angebot haben. Deshalb wünschen wir uns, dass auch die Reeder ihren Beitrag zum deutschen Wirtschaftsstandort leisten. Ich weiß, wie schwer die internationale Wettbewerbssituation ist, aber wir brauchen auch von Ihnen als Reeder ein klares Bekenntnis zur deutschen Flagge. Und ich hoffe, Sie geben das auch. – Ich weiß nicht, ob jetzt auch Reeder geklatscht haben. – Denn nur so können wir auch jungen Menschen Berufschancen eröffnen. Ich erinnere mich an eine intensive Diskussion mit Enak Ferlemann, der mich einmal mehr darauf hingewiesen hat, dass es nicht nur um den Beruf des Matrosen geht, sondern eben auch um Lotsenberufe und andere, bei denen wir das Know-how einfach brauchen, wenn wir ein spannender maritimer Standort bleiben wollen.

Zusammengefasst kann man sagen, dass der maritime Standort Deutschland für unsere Gesellschaft insgesamt von erheblicher Bedeutung ist; in den Küstenregionen sowieso. Man kann sich gar nicht vorstellen, dass Bremerhaven und andere Hafenstädte keine wichtigen maritimen Standorte sein könnten. Aber wegen der Zulieferindustrie ist Standortpolitik eben auch eine Aufgabe für die ganze Bundesrepublik Deutschland. Es ist, was etwa auch Logistikfähigkeiten und – wie es so schön heißt – intermodale Verkehrsverbindungen anbelangt, eben sehr wichtig für uns, dass wir in allen Bereichen mit dabei sind. Die maritime Wirtschaft ist also so etwas wie ein Bindeglied, sie ist ein Impulsgeber für umweltfreundlichen Verkehr, sie ist Innovationsvorreiter für Hightech-Schiffbau und trägt mit den Arbeitsplätzen, die sie schafft, zum Wohlstand in unserer Bundesrepublik bei.

Einiges haben wir erreicht, aber es muss weitergehen. Die Wettbewerbsbedingungen verändern sich permanent. Deshalb ist es gut, dass wir mit dieser Nationalen Maritimen Konferenz und dem Maritimen Bündnis die entsprechenden Arbeitsplattformen haben, um darauf reagieren zu können.

Meine Damen und Herren, ich will resümieren, dass die maritime Wirtschaft in Deutschland in den vergangenen beiden Jahren bei allen Problemen wieder spürbar mehr Wind im Segel hatte. Sie verhilft mit ihrer Innovationsstärke dem Standort Deutschland insgesamt zu weiterem Fortschritt. Der römische Philosoph Seneca hat schon gesagt, „ein großer Teil des Fortschreitens bestehe darin, dass wir fortschreiten wollen“. Oder anders gesagt: Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Um ein gemeinsames Verständnis von diesem Weg zu entwickeln – mit dem gemeinsamen Willen aller Akteure, Hervorragendes für Deutschland zu leisten –, ist diese Nationale Maritime Konferenz der richtige Ort.

Ich wünsche dieser Konferenz von Herzen viel Erfolg, Ihnen spannende, interessante Stunden. Ein wenig neidisch bin ich auf Ihr heutiges Abendprogramm. Auch dabei viel Erfolg.

Herzlichen Dank.



Antti Peltomäki

Europäische Kommission
 Stellvertretender Generaldirektor der
 Generaldirektion Binnenmarkt, Industrie,
 Unternehmertum und KMU

Excellences,
 distinguished participants,
 ladies and gentlemen,

It's been said that one of the tragedies of our time is that our best minds are thinking of ways to make people click on ads.

Not so in this group. The people in this room are devoting their lives to nobler causes, like protecting our ocean resources; improving the state of our environment; and creating wealth and jobs in the process.

That is truly admirable, and that is why I feel doubly honoured to be here with you today.

Even beyond this room, this country knows better than most that, with the prospect of an ever growing population, the maritime economy holds a key to the future.

- Your marine research and innovation potential is virtually peerless and you have one of the most progressive approaches to renewable energies at sea.
- The Master Plan on Maritime Technologies devised not so far from here, in Schleswig-Holstein, and then picked up nationally, is a model of focused, far-sighted thinking.
- You developed alternative propulsion systems, water treatment systems, renewable energy systems, that are successful worldwide.

All this makes me dare say that Germany is among the very few who have the capability to develop oceans' use in a sustainable way – and in a context of increased ocean use this is paramount.

However we also need to ensure worldwide support for our technologies and products, and this cannot be done by any one country in isolation.

Tomorrow Commissioner Vella will explain that Europe has something to offer in this department, including research and investment funds that can really go a long way to make new technologies pick up pace.

I can already add to his take that all over Europe we have a very dense network of equipment suppliers, research centres and providers of advanced technologies and engineering.

Thanks to this network, we have a highly diversified blue economy, with considerable spin-offs into other sectors, and hold a strong competitive position in advanced technologies.

With a market share of around 35% and an annual turnover of around 60 billion euros, Europe is a major world player generally and an uncontested leader for certain products and services, for instance the construction of green energy vessels, of ferries and cruise ships and of specialised ships of all types.

I won't steal Commissioner Vella's thunder in presenting the rather formidable figures of the European maritime economy on the whole. But I will say that, indeed, it is an industry that works well; that shows resilience to the blows of a particularly pernicious recession; and that gives work to many and leisure to many more.

The cruise industry for instance kept employing new people even in the worst years of the crisis and reached 340 000 operators in 2013.

In the same year the shipping industry employed 2.2 million people; and for every single euro it contributed to our GDP, it created another 1.6 euros elsewhere in the EU economy.

But the maritime industry is also one that operates in a globalised market, with competition getting harsher every year – and we'd better be a step ahead all the time.

To stay with the particular example of the shipping industry, the next few years will be crucial.

Not only are we likely to see an increase of international trade and considerable changes in freights and flows, with newcomers probably adding to the competition; but we might also reasonably expect a rapid change towards autonomous and green ships and the automation of port services.

Even for a country like Germany, world leader in specialised shipbuilding and marine equipment, maintaining one's own share of the market could be a challenge in this new landscape. And that is where the added value of the EU and the European funds comes in.

The maritime sector can profit from both Horizon 2020, the EU's 80-billion euro program to finance innovation and research, and the new Investment Plan for Europe, which is due to mobilise 315 billion euro between now and 2017.

And let us not forget the structural and investment funds, which also aim at developing the blue economy and are there for regional and national governments to use.

All these opportunities are up for grabs, but again no one actor can operate in a void: in today's interconnected world, we will need to involve shipping operators, banks, researchers, all the adjacent industries and obviously authorities and regulators. We will have to create alliances with other world partners.

On top of the well-known difficulties of our industry – the high production costs, the fragmented government responses and the difficult access to skilled labour and finance – we will have to tackle new market challenges, from eco-innovative ship repair to new shipping services, from sophisticated global services to a state-of-the-art port infrastructure.

So my message to you is that we all need to pull at the same ropes for our industry to remain a success story – with no distortion of a fair competition of course.

In Brussels we are working hard to make sure that the funding tools I mentioned are compatible with competition rules, and that includes also the Framework Programme for Research, Technological Development and Innovation, the Shipbuilding Framework, the Joint Technology Initiatives, and the Risk-Sharing Finance Facilities.

Importantly, we are also working a highly ambitious maritime program, embracing international oceans governance, ocean energy, fisheries, transport, tourism and much more. We are striving to boost the most promising sectors of the blue economy; we are promoting a cluster approach to innovation and we are cutting red tape and making access to finance easier for SMEs.

We are rationalising maritime space as well as our approach to maritime security.

We are improving our marine knowledge.

We have launched a series of studies on how to improve competitiveness and promote green growth, plus a variety of initiatives such as the LeaderSHIP 2020 project.

But, Ladies and Gentlemen,

we are here to share views on the challenges and find coordinated answers and common solutions. So the Commission remains open to ideas and suggestions.

In fact, the times to be reactive and only travel well-known roads are over. These are testing times that require new thinking.

We need a new maritime knowledge culture, one that opens up new perspectives and secures public acceptance. Germany has a good record of reaching out through the media and engaging with schools or the educational system in general... and some of you here today may be the makers of such success stories. Again, thank you.

The way I see it, the institutional challenge today is precisely this: doing the right thing and explaining it to people convincingly.

With its stance on migration, Germany has shown the world recently it can be a true innovator.

Because there can be no strong economy without solidarity. I hope the outcome of this conference will also bring us a step closer to a sound and balanced maritime policy.

Because there can be no strong economy without a strong blue economy.

Thank you for your attention.



Uwe Beckmeyer

Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Energie und Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich freue mich, dass wir uns hier alle noch mit hoher Aufmerksamkeit weiter der maritimen Thematik widmen. Es ist unser erster Tag, aber – wie schon gesagt – es ist nicht der erste Tag der Arbeit dieser Konferenz; sondern wir haben schon seit dem März dieses Jahres gemeinschaftlich in den verschiedensten Foren gearbeitet, und ich freue mich, dass wir uns alle intensiv dafür interessiert haben und uns darin auch – so hoffe ich – wiederfinden. Ich darf mich an dieser Stelle für die breite Unterstützung aller, die daran mitgewirkt haben, noch einmal bedanken.

Wir haben im Deutschen Bundestag in der vergangenen Woche auch eine – zwar kurze, aber intensive – Debatte geführt über die maritime Wirtschaft und darüber, wo wir stehen und wo wir hinwollen. Und ich glaube, es ist jetzt heute Abend die logische Fortsetzung, dass wir uns ebenfalls intensiv über die weitere Entwicklung der maritimen Branche unterhalten und uns darauf konzentrieren: Was wollen wir? Wohin müssen wir? Was wollen wir in zehn Jahren erreicht haben? Was müssen wir heute tun, damit es in zehn Jahren der maritimen Branche in Deutschland gutgeht, vielleicht noch besser als heute?

Das ist die Aufgabenstellung, vor der wir stehen. Und wir müssen davon wegkommen, von Konferenz zu Konferenz zu denken, sondern es muss auch einen long-turn geben, in dem wir uns bewegen und an dem wir gestalterisch mitwirken.

Meine Damen und Herren,

Politik ist immer auch Erwartungsmanagement, und die maritime Branche hat in diesem Jahr im Vorfeld der 9. Nationalen Maritimen Konferenz besonders umfangreiche Handlungsempfehlungen formuliert. In den schon erwähnten sechs Branchenforen, in denen wir gemeinsam diese Konferenz vorbereitet haben, wurde intensiv diskutiert, und ich möchte Ihnen allen an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich meinen Dank aussprechen für Ihre Mitarbeit und Ihr Engagement. Ich bin froh, dass unser neues Format – sechs Branchenforen, eine Konferenz – so viel Resonanz gefunden hat.

Wer die Handlungsempfehlungen aufmerksam gelesen hat, wird eine Gemeinsamkeit feststellen: Der Fokus liegt auf staatlichen Fördermaßnahmen. Lassen Sie mich einige Beispiele nennen: die Forderung an den Bund, eine Innovationsoffensive zu starten – ich denke, sehr berechtigt – mit einem Mittelaufwuchs von rund 70 Millionen Euro allein im Jahr 2016; der Bund soll künftig die maritime

Innovationsförderung komplett allein finanzieren und ein Programm zur Umrüstung von Schiffen auf umweltfreundliche Technologien auflegen – Höhe des Bundesanteils: 150 Millionen Euro; eine zentrale maritime Forschungseinrichtung mit drei Millionen Euro fördern; den Lohnsteuereinbehalt im Rahmen des maritimen Bündnisses anheben; das Förderprogramm ISETEC neu auflegen ... Ich könnte die Liste fortführen. Viele kluge Vorschläge; Vorschläge, über die man nachdenken muss; Vorschläge auch, bei denen beim Nachdenken ein leichtes Stirnrunzeln auftritt. Aber Sie sehen: Die Forderungen sind so vielfältig wie die maritime Wirtschaft selbst.

Nun ist die Nationale Maritime Konferenz eine Veranstaltung, zu der die Bundesregierung einlädt. Die NMK ist aber auch ein – nein: sie ist *das* – Branchenforum der maritimen Wirtschaft. Deshalb müssen wir darüber sprechen, was alle Beteiligten zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Branche beitragen können und wie wir gemeinsam dafür sorgen können, dass Deutschland in der wachsenden Standortkonkurrenz ganz vorne mitfährt. Es kann hier nicht allein um mehr Bundesmittel gehen. Das dürfte allen klar sein, die in diesen Tagen mit offenen Augen durch unser Land gehen. Es muss auch darum gehen, die Kräfte zu bündeln und die Stärken der maritimen Branche optimal zu nutzen. Das Stichwort ist hier strategische Allianz.

Es wird keiner, meine Damen und Herren, in Abrede stellen, dass dies eine Schlüsselbranche der deutschen Wirtschaft ist. Die deutsche Exportstärke hängt ganz wesentlich von der maritimen Industrie ab. Die Branche sichert aber auch den Produktionsstandort. Denn als hoch entwickelte Volkswirtschaft ist Deutschland weiter auf die Einfuhr von Rohstoffen angewiesen. Aber die maritime Wirtschaft leistet auch einen großen Beitrag zur Energiewende. Deshalb ist es wichtig, dass wir die Konkurrenzfähigkeit der gesamten Branche erhalten und stärken.

Die maritime Industrie steht wie kaum eine andere Branche im globalen Wettbewerb. Aber sie hat auch viele Bereiche, wo sie einen Know-how-Vorsprung aufweist. Den wollen wir sichern und, wenn es geht, ausbauen. Deshalb ist das Schwerpunkt-Thema der NMK 2015 natürlich das Thema Forschung, Entwicklung und Innovation. Und deshalb bin ich überzeugt, dass wir eine maritime Strategie brauchen, die ebendieses leistet: Die maritime Wirtschaft muss stärker als bisher als Einheit wahrgenommen werden. Denn eines ist doch klar: Die Förderung von innovativen Umwelttechnologien im Schiffbau kommt auch den Reedereien zugute.

Vom Ausbau der Offshore-Windenergie profitieren Häfen, Schiffbau und Zulieferindustrie gleichermaßen. Und Schifffahrtsunternehmen, Werften und die Offshore-Branche sind alle auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Gerade weil die verschiedenen Teilbranchen der maritimen Wirtschaft eng miteinander vernetzt sind, erarbeiten wir auch eine maritime Strategie, die ebendiese Zusammenhänge auch formuliert, ihnen Rechnung trägt und Synergien schafft. Wir wollen nicht mehr von Konferenz zu Konferenz planen, sondern – ich denke – es ist an der Zeit, ein langfristiges Gesamtkonzept für die kommenden zehn Jahre bis 2025 zu entwickeln. Eine Maritime Agenda 2025 mit Leitbildern der maritimen Politik der Bundesregierung.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, eine solche Strategie lässt sich nicht im stillen Kämmerlein erarbeiten, sondern nur gemeinsam mit den beteiligten Akteuren. Im Kern geht es darum, mit welchen Instrumenten wir die Ziele unserer maritimen Politik mittel- und langfristig am besten erreichen können. Für mich gehört dazu ein Maßnahmenpaket.

Erstens: Sprechen wir über Spitzentechnologien. Die Zukunftsfähigkeit der maritimen Branche hängt wesentlich von der Entwicklung neuer Technologien und marktfähiger Innovationen ab. Hier kann die deutsche Industrie im Wettbewerb punkten. Die Markterfolge deutscher Werften, die sich in wichtigen Bereichen des Spezialschiffbaus auf dem Weltmarkt behaupten können, sind ermutigend; ein weiteres Beispiel liefert der Offshore-Markt.

Investitionen in Forschung und Entwicklung sind in erster Linie die Sache der Unternehmen. Aber der Bund will und soll ihnen dabei helfen mit einer Innovationsförderung für den Schiffbau, die wir künftig noch schlagkräftiger gestalten wollen. Mein Ziel ist es, gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen aus dem Bundestag diesen Bundesanteil der Förderung zu erhöhen und die Länder – die Kanzlerin hat auch schon darauf hingewiesen – durch einen geringeren Kofinanzierungsanteil zu entlasten. Perspektivisch muss es darum gehen, das Programmvolumen im Rahmen einer Aufstockung des Gesamthaushaltes zu erhöhen. Allen, die daran beteiligt sind und waren, sage ich an dieser Stelle ausdrücklich Dank. An die Länder möchte ich an dieser Stelle appellieren, ebenfalls Verantwortung zu übernehmen und für ihren Anteil Haushaltsmittel zur Verfügung zu stellen. Jetzt ist der Zeitpunkt für verbindliche Aussagen. Der Bund hilft auch mit dem Forschungsprogramm Maritime Technologien der nächsten Generation, das wir in

einem ersten Schritt bis 2017 verlängern werden. Auch hier wollen wir eine Aufstockung der Mittel im Rahmen einer Etaterhöhung erreichen. Wichtig ist mir aber auch, dass beide Programme durch eine Steigerung der gegenseitigen Deckungsfähigkeit künftig noch effizienter werden.

Mehr Mittel helfen aber nur, wenn sie auch in Wachstumsbereiche fließen. Entscheidend ist für mich daher, dass wir die maritime Förderung künftig stärker an Zukunftsmärkten ausrichten. Allerdings: Die Anträge muss die Wirtschaft stellen, das ist Ihre Aufgabe, und wir werden Ihnen dabei auch behilflich sein. Das ist der zweite Baustein der maritimen Strategie.

Die Globalisierung eröffnet neue Märkte mit hohen Wachstumsraten, die auch große Chancen für die deutsche Wirtschaft bieten.

Ein Beispiel sind innovative Umwelttechnologien. Durch eine technologische Vorreiterrolle haben sich deutsche Werften und die Zulieferindustrie eine internationale Spitzenposition erarbeitet; auch diese gilt es zu halten und auszubauen, durch die Entwicklung effizienter Antriebstechnologien sowie neuer Werkstoffe und Produktionstechniken; mit beihilfekonformen Anreizen zur Marktentwicklung von LNG und einheitlichen Standards sowie Genehmigungsprozessen – ein Thema, das uns allen unter den Nägeln brennt – und einem nationalen Strategierahmen für alternative Kraftstoffe insgesamt. Effiziente Antriebe können zugleich einen Beitrag leisten, Produktions- und Betriebskosten der Unternehmen zu senken. Sie sind damit für die maritime Branche ebenso ein wichtiger Standortvorteil im globalen Wettbewerb um Know-how, Flexibilität und Wirtschaftlichkeit.

Unser Nationaler Masterplan Maritime Technologien unterstützt die Wirtschaft erfolgreich dabei, die Wachstumspotenziale der maritimen Technologien besser zu nutzen. In Deutschland haben wir viele kleine und mittelgroße Unternehmen, die in ihren Nischen zum Teil Weltmarktführer sind. Allerdings fehlen überwiegend große Systemanbieter. Hier wollen wir die Unternehmen unterstützen – durch stärkere Vernetzung und Kooperation. Dazu gehört auch, dass wir Bereiche wie den Schiffbau und die Zuliefererindustrie künftig verstärkt in den Masterplan einbinden, um uns auf Handlungsfelder mit strategischer Bedeutung zu konzentrieren. Das sind für mich u. a. die Themen Green Shipping, Offshore-Windenergie, aber auch das Thema Industrie 4.0 in der maritimen Wirtschaft sowie die maritime Sicherheit. Lassen Sie mich zwei dieser

Zukunftsfelder herausgreifen: Tiefseebergbau und Offshore-Windenergie.

Der Tiefseebergbau ist für die Bundesregierung eine wichtige Zukunftsoption, die wir aktiv verfolgen. Das hat sowohl rohstoffpolitische als auch technologiepolitische Gründe. Mit deutscher Technologie können wir dazu beitragen, dass für den Tiefseebergbau höchste Umweltstandards realisiert werden. Der Erfolg wird maßgeblich von einer internationalen Zusammenarbeit abhängen. Es freut mich daher außerordentlich, dass es uns gelungen ist, für den morgigen Konferenztag zwei Kooperationsvereinbarungen mit unseren französischen Partnern zu verabreden. Damit begleiten wir, meine sehr geehrten Damen und Herren, die Arbeiten der Wirtschaft, die mit der Gründung der Deep Sea Mining Alliance einen wichtigen Schritt vorangegangen ist.

Die Ausbaupläne für die Offshore-Windenergie in Deutschland und in Europa schaffen neue wirtschaftliche Perspektiven – auch für die maritime Wirtschaft. Für den Bau und Betrieb von Windenergieanlagen auf See sind neben Offshore-Plattformen und Fundamenten auch spezielle Ausrüsterschiffe erforderlich. Eine Vielzahl von Zulieferbeziehungen bestehen zudem mit den deutschen Seehäfen, die sich auch verstärkt auf den Umschlag von Offshore-Windenergieanlagen spezialisiert haben. Voraussetzung – meine sehr geehrten Damen und Herren, wem sage ich das – für die Nutzung der Potenziale ist natürlich eine weitere Kostensenkung. Um dies zu erreichen, wollen wir wettbewerbsgerechte Ausschreibungsregelungen für die Offshore-Industrie schaffen und auch – und das ist mir persönlich sehr wichtig – einen kontinuierlichen Ausbaupfad sichern. Der Weg von der Manufaktur hin zur industriellen Produktion muss unumkehrbar sein, und – die Kanzlerin hat das richtige Stichwort genannt – wir dürfen es zu keinem neuen Fadenriss in dieser Branche kommen lassen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, im Rahmen der Konsultation unseres Eckpunktepapiers zum Ausschreibungsdesign haben wir zahlreiche Stellungnahmen erhalten und wissen um die Vor- und Nachteile unserer bisherigen Überlegungen. Die Erarbeitung des Ausschreibungsdesigns für die Ermittlung der Förderhöhe bei Offshore-Windenergieanlagen ist im Vergleich zu den anderen Technologien die größte Herausforderung. Am Ende brauchen wir ein Modell, mit dem in einem fairen und transparenten Wettbewerb die vorhandenen Kostensenkungspotenziale realisiert werden können. Je effizienter Transport, Logistik und Installation offshore sind, desto geringer fallen die Kosten pro Megawattstunde Strom aus.

Deshalb wollen wir den 2010 eingerichteten Arbeitskreis Vernetzung der maritimen Wirtschaft mit der Branche der Offshore-Windenergie fortsetzen.

Das Stichwort Vernetzung führt mich zu einer weiteren Säule der maritimen Strategie: Industrie 4.0 und Vernetzung. Meine sehr geehrten Damen und Herren, digitale Technologien sind aus der maritimen Produktion nicht mehr wegzudenken. Das Zukunftsprojekt Industrie 4.0 bietet für die maritime Wirtschaft erhebliche Chancen: Flexible und intelligent vernetzte Fertigungen erlauben kleine Serien oder sogar die Einzelfertigung zu wettbewerbsfähigen Kosten. Eine wesentliche Herausforderung bei der Umsetzung von Industrie 4.0 besteht darin, das Know-how aus unterschiedlichen Bereichen wie dem Maschinen- und Anlagenbau, der Logistik, der Elektrotechnik sowie den Informations- und Kommunikationstechnologien zu bündeln. Wir wollen deshalb die maritime Wirtschaft im Rahmen der Plattform Industrie 4.0 beteiligen, und ich werde das Thema im LeaderSHIP-Prozess aufnehmen.

Eine branchenübergreifende Vernetzung erlaubt es, neue Wertschöpfungsketten zu entwickeln und Synergiepotenziale auszuschöpfen. Der Austausch über ähnliche Fragestellungen ermöglicht es, von den Erfahrungen der Partner zu profitieren und auch die eigene Lernkurve zu verkürzen – kurz: Effizienzgewinne zu erzielen. Gerade für die Häfen sind Investitionen in Forschung und Entwicklung unverzichtbar. Diese sind – neben einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur – auf moderne Umschlagstechniken angewiesen, um die knappen Hafeninfrastrukturen effizient nutzen zu können – zeigen doch die Ergebnisse der Seeverkehrsprognose 2030 einen anhaltenden Wachstumstrend.

Die Leistungsfähigkeit des Hinterlandverkehrs ist für Kosten, Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit der Logistikkette entscheidend. Mit dem Nationalen Hafenkonzert für die See- und Binnenhäfen, das in wenigen Wochen durch das Bundeskabinett beschlossen werden soll, legt der Bund durch den Bundesverkehrsminister einen besonderen Schwerpunkt auf die hafenbezogene Verkehrsinfrastruktur. Das ist – Sie wissen es – ein fünfter Baustein unserer maritimen Agenda. Denn die logistische Anbindung der deutschen Seehäfen, aber auch der Binnenhäfen wird zu einem kritischen Wettbewerbsfaktor in der internationalen Standortkonkurrenz. Das für die kommenden Jahre prognostizierte Wachstum im Seegüterverkehr wird sich nur durch den Ausbau aller Verkehrsträger und eine optimierte Vernetzung der Logistikketten bewältigen lassen. Dies wird sich auch im Bundesverkehrswegeplan 2015 widerspiegeln.

Vor dem Hintergrund des Anpassungsdrucks in der maritimen Wirtschaft und der zunehmenden Automatisierung von Produktion und Logistikprozessen stellt sich auch die Frage der Verfügbarkeit und Qualifizierung von Fachkräften mit neuer Dringlichkeit.

Dies gilt umso mehr, als die demographische Entwicklung bereits zu einem Fachkräftemangel gerade im technischen Bereich führt. Ein zentraler Punkt der Agenda lautet daher: das maritime Cluster sichern. Die kontinuierliche Aus- und Weiterbildung von Beschäftigten ist eine wichtige Aufgabe der Unternehmen und auch der Ausbildungsinstitutionen. Mit seinem dualen Ausbildungssystem und leistungsfähigen Hochschulen verfügt Deutschland über eine hervorragende Infrastruktur; das gilt auch für die Ausbildung im maritimen Bereich.

Im Rahmen des Maritimen Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt unterstützt die Bundesregierung die Branche: Wir wollen – gemeinsam mit den Ländern – den Lohnsteuereinbehalt für deutsche Seeleute auf 100 % anheben. Zudem wird es eine neue Richtlinie zur bedarfsgerechten Absenkung der Lohnnebenkosten geben. Wichtig ist auch – das ist ebenfalls schon gesagt, aber ich unterstreiche es noch mal –, dass wir die Besteuerung von Schiffserlöspools für die Zukunft abgewendet haben. Ich bin hier allen Beteiligten für ihren Einsatz dankbar. Ein wichtiger Baustein in diesem Konzept bleibt die Schiffsbesetzungsverordnung. Mein Wunsch war es, dass die Sozialpartner hier auf der 9. NMK eine Lösung präsentieren können. Das ist nun leider nicht gelungen. Deshalb bleibt das Thema ganz oben auf unserer Aufgabenliste. Denn es entscheidet mit über die internationale Wettbewerbsfähigkeit des maritimen Standortes Deutschland. Sie ist – keine Frage – eine weitere Säule der maritimen Strategie.

Die deutsche Wirtschaft ist auch im maritimen Bereich stark exportorientiert. So werden rund 75 % des Jahresumsatzes der deutschen Werften im Auslandsgeschäft erwirtschaftet. Bei der deutschen Schiffbauzulieferindustrie liegt der Exportanteil bei rund 60 % – sie ist damit weltweit führend. Im Schiffbau haben staatliche Finanzierungsinstrumente eine große Bedeutung für das Bestehen im internationalen Wettbewerb. Auf die Werftindustrie entfällt der mit Abstand größte Anteil der Exportkreditgarantien. Im Jahre 2014 waren es 5,5 Milliarden Euro, und seit der Einführung des Schiffs-CIRR-Zinsausgleichssystems wurden insgesamt 103 Schiffsneubauten positiv beschieden – Auftragsvolumen: mehr als 14,7 Milliarden Euro.

Der Bund, meine sehr geehrten Damen und Herren, wird sich hier auch in Zukunft verlässlich engagieren, und wir werden die Aktivitäten zur Erschließung von Auslandsmärkten für die maritime Wirtschaft ausweiten. Exporterfolge auf Auslandsmärkten und nationale Referenzprojekte sind von zentraler Bedeutung – gerade auch für die deutschen Marinewerften. Sie sind aber auch entscheidend für den Erhalt einer leistungsfähigen nationalen wehrtechnischen Industrie. Die Bundesregierung hat dies im Blick. Das Bundeskabinett hat ein Strategiepapier zur Stärkung der Verteidigungsindustrie in Deutschland verabschiedet. Als maritimer Koordinator der Bundesregierung werde ich mich für einen ressortübergreifenden Dialog zur Weiterentwicklung ebendieser Strategie einsetzen, wenn es um das Thema Schlüsseltechnologien auch im Zusammenhang mit Überwasserkampfschiffen geht.

Sie sehen: Es gibt viel zu tun. Aber seien Sie sicher: Wir packen es an. Am morgigen Konferenztag, meine sehr geehrten Damen und Herren, werden wir sicherlich zahlreiche weitere Hinweise von den maritimen Verbänden und auch den Gewerkschaften sowie den Kolleginnen und Kollegen aus Bundestag und aus den Ländern erhalten. Wir freuen uns darauf. Denn auch das macht diese Nationale Maritime Konferenz aus: Sie ist der Ort, an dem die maritime Zukunft gemacht wird.

Lassen Sie uns gemeinsam diese Maritime Agenda 2025 gestalten. Politik, Wirtschaft und die Gewerkschaften sind aufgerufen, sich einzubringen, Ziele, strategische Ausrichtung und die notwendigen Maßnahmen sollen schließlich durch einen Beschluss der Bundesregierung ein hohes Maß an Verbindlichkeit erhalten. Gestalten wir gemeinsam unsere Zukunft. Herzlichen Dank.

Konferenztag 2

Plenum und Abschluss



Begrüßung



Uwe Beckmeyer

Parlamentarischer Staatssekretär beim
Bundesminister für Wirtschaft und Energie und
Kordinator der Bundesregierung für die
maritime Wirtschaft

Sehr geehrter Herr Minister Gabriel, lieber Sigmar,
sehr geehrter Herr Minister Dobrindt,
sehr geehrter Herr Minister Lies,
Senator Horch,
Minister Pegel,
Oberbürgermeister Grantz,
Admiral Krause,
Mr. Del Rio,
meine sehr geehrten Abgeordneten des Deutschen
Bundestages und des Europäischen Parlamentes,
liebe Vertreterinnen und Vertreter der Verbände und
Gewerkschaften,
liebe Gäste,

erst einmal einen herzlichen Guten Morgen auch meiner-
seits und auch ein herzliches Willkommen zum zweiten
Tag der Nationalen Maritimen Konferenz.

Ich hoffe, Sie hatten gestern einen anregenden Abend und
konnten sich schon ausgiebig über den ersten Programm-
teil austauschen.

Sicherlich haben Sie alle – wie ich auch – die besondere
Atmosphäre der Norwegian Escape genossen.

An dieser Stelle einen außerordentlichen Dank an die Stadt
Bremerhaven und auch an das Land Bremen für den vor-
züglichen Abend im Columbus Cruise Center Bremerhaven.
Ich will aber auch einen besonderen Dank an die Norwegian
Cruise Line und die Meyer Werft aussprechen für den vor-
züglichen Empfang an Bord dieses sicherlich sehr eindrucks-
vollen Schiffes.

Es war ein außerordentliches Erlebnis – ich denke, ein
besonderes Glanzlicht unserer Konferenz.

Es freut mich, dass keiner an Bord geblieben ist und wir
hier alle zum zweiten Konferenztag wieder weitgehend
vollzählig in der Stadthalle Bremerhaven versammelt sind.

Nachdem wir gestern die Bundeskanzlerin begrüßen durf-
ten, steuern wir heute auf zahlreiche weitere Highlights
in unserem Programm zu. Es ist mir eine Ehre, dass Bun-
desminister Sigmar Gabriel diesen zweiten Konferenztag
eröffnen wird. Danach wird Herr Bundesminister Dobrindt,
den ich auch sehr herzlich willkommen heiße, zu uns
sprechen.

Das Schiff „Nationale Maritime Konferenz“ fährt in diesem
Jahr unter der Flagge „Forschung, Entwicklung und Inno-
vation“. Sie sind die Treiber der wirtschaftlichen Entwick-
lung der Branche – in Deutschland, aber auch weltweit.

Mit der Unterzeichnung zweier bilateraler declarations
of intent zum Tiefseebergbau senden wir heute am zweiten
Konferenztag starke Signale in Sachen Technologiekoope-
ration.

Nur wenn wir den deutschen Know-how-Vorsprung in
wichtigen Bereichen nutzen, werden wir in Zukunft an der
internationalen Konkurrenz erfolgreich vorbeiziehen.

Um Zukunftsstrategien für die Branche wird es auch in
den Statements der Verbände und Gewerkschaften gehen
sowie in der sich anschließenden Paneldiskussion am
heutigen Vormittag.

Wir sind gespannt auf Ihre Beiträge, und ich darf jetzt
Herrn Minister Gabriel um das Wort bitten.

Reden



Sigmar Gabriel

Bundesminister für Wirtschaft und Energie

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Beckmeyer,
lieber Uwe,
sehr geehrter Kollege Dobrindt,
meine sehr geehrten Kollegen Landesminister,
Abgeordnete,

vielen herzlichen Dank, meine sehr geehrten Damen und Herren, vielen Dank für die Einladung, zum zweiten Tag der Maritimen Konferenz nach Bremerhaven zu kommen. Und ich habe ja schon gehört: Das Beeindruckende sind nicht nur die Reden, sondern die abendlichen Erlebnisse, die man bei den Produkten der maritimen Wirtschaft besichtigen kann. Mich macht das – ich bin nur ein kleiner Segler – ganz demütig, wenn ich an die Meyer Werft und ihre Schiffe denke.

Ich freue mich sehr, dass diese Konferenz jetzt schon zu einer großen Tradition in Deutschland geworden ist. Denn 15 Jahre ist es her, dass die erste Nationale Maritime Konferenz stattfand. Das war damals in Emden; eröffnet vom damaligen Bundeskanzler Gerhard Schröder, der die Institution der Maritimen Konferenz ins Leben gerufen hat.

Daran erinnere ich mich noch ganz gut. Gerhard Schröder hat damals erkannt, dass die Branche in einem größeren Kontext gesehen werden muss und dass ein integrierter Ansatz notwendig ist, um diesen Teil der deutschen Wirtschaft besonders in den Blick zu nehmen. Er hatte die Wechselwirkung und das Zusammenwirken der Teilbranchen Schiffbau, Meerestechnik, Seeverkehr, Häfen, Offshore-Wind erkannt, und aus der engen wurde eine viel weitere Betrachtungsweise der maritimen Wirtschaft, wie sie heute noch Bestand hat.

Ich kann mich deshalb gut daran erinnern, weil ich damals Ministerpräsident in Niedersachsen war, einem Küstenland, in dem die maritime Wirtschaft eine große Rolle spielt. Aber wir wissen eben, dass die maritime Wirtschaft weit über die Küstenregionen hinaus wirkt. Sie ist von großer Bedeutung für die Volkswirtschaft der gesamten Republik, nicht nur der Küstenländer. Und sie schafft Innovation und Arbeitsplätze in ganz Deutschland. Knapp 400 000 Beschäftigte und ein jährlicher Umsatz von 50 Milliarden Euro sind dafür ein beeindruckender Beleg, genau wie die international führenden Schifffahrtsunternehmen, insbesondere im Bereich der Container-Schifffahrt, die große Expertise im Bereich Spezialschiffbau, die wir in Deutschland vorzuweisen haben, eine leistungsfähige Hafenwirtschaft und Logistik und – weil die Senatoren aus Bremen und aus Hamburg hier sind – dann hoffentlich auch eine rechtliche Grundlage,

die dafür sorgt, dass diese Häfen auch in Zukunft leistungsfähig bleiben können. Denn sie müssen sich dem veränderten Tiefgang und der Größe der Container-Schiffe anpassen. Ich glaube, dass wir die Abwägung zwischen Umweltbelangen und Wirtschaftsbelangen auch in der Vergangenheit immer wieder gut gemacht haben. Aber es darf eben auch nicht zu einem Stillstand der Entwicklung der Häfen kommen, weil wir bei den Fahrrinnenvertiefungen in der Elbe und der Weser nicht weit genug gehen können. Von daher kann ich ausdrücklich die Unterstützung der Bundesregierung zu Ihren Vorhaben signalisieren.

Und das sage ich, obwohl ich mal den Tiefwasserhafen Wilhelmshaven mit in Gang gebracht habe. Da müssen wir noch mal mit den Hamburgern reden. Da hinten gibt es ein paar, die applaudieren, die wissen, was ich meine. Wir sind in der Minderheit heute hier.

Aber es geht, wenn ich das sagen darf, ja in Wahrheit nicht um den Standortwettbewerb zwischen Bremerhaven, Wilhelmshaven oder Hamburg, sondern es geht um die Frage: Deutsche Bucht gegen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen. Das ist der eigentliche Wettbewerb, dem wir uns zu stellen haben.

Und ich glaube, wir haben was zu bieten. Deswegen ist Kooperation in der maritimen Wirtschaft und der Hafenvirtschaft die richtige Antwort auf diesen Wettbewerb. Und übrigens: Auch das ist nicht nur ein Thema der Deutschen Bucht, sondern ein Thema ganz Deutschlands, wenn wir diesen Wettbewerb aufnehmen und auch in diesem Wettbewerb bestehen wollen.

Wir dürfen aber über der Hafenlogistik und der Hafenvirtschaft nicht vergessen, uns mit innovativer, meeres-technischer Industrie und den renommierten Forschungs- und Ausbildungseinrichtungen zu beschäftigen. Und es geht eben auch um das Thema Rohstoffversorgung der Volkswirtschaft.

Die maritime Wirtschaft bleibt für uns eine Zukunftsbranche: Energiewende, Klima- und Umweltschutz, Rohstoffversorgung – bei diesen zentralen Zukunftsfragen wird uns die maritime Wirtschaft helfen, Antworten zu finden. Wir werden die Branche deshalb mit verschiedenen Maßnahmen unterstützen. Und Staatssekretär Beckmeyer leistet hier als Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft hervorragende Arbeit.

Zur Neuausrichtung gehört z. B. auch ein modernisiertes Konzept der Maritimen Konferenz mit vorbereitenden Branchenforen. Die Ergebnisse fließen dann ein in die Maritime Agenda, die wir im Nachgang zur Nationalen Maritimen Konferenz im Kabinett beschließen wollen. Herr Beckmeyer hat die Eckpunkte der Agenda ja bereits ausführlich erläutert. Auf einzelne Aspekte will ich gleich noch eingehen.

Meine Damen und Herren, kaum eine andere Branche agiert so stark auf globalisierten Märkten wie die maritime Wirtschaft. Das ist für ein außenhandelsstarkes Land wie Deutschland eine Chance, aber eben auch eine Herausforderung. Dadurch ist die maritime Wirtschaft natürlich in besonders hohem Maße den Auswirkungen der Weltwirtschaftsentwicklung ausgesetzt. Sie alle, wir alle, haben das bei der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise ab 2009 erlebt. Und aktuell können wir das an den Auswirkungen der fallenden Ölpreise auf dem Offshore-Öl- und Gas-Markt beobachten.

Fest steht: Der Zugang zu den ausländischen Märkten ist für Sie alle, aber eben auch für die gesamte deutsche Volkswirtschaft, überlebenswichtig. Und so ist Ihnen vermutlich nach wie vor in dem Verhältnis zu den Vereinigten Staaten der Jones Act ein Dorn im Auge. Ich erwähne das auch deshalb, weil ich eher selten zu einem Publikum in dieser Zeit spreche, dem der Umfang der beabsichtigten Freihandelsverhandlungen nicht weit genug geht. Insofern ist das eine besondere Art der Veranstaltung, wo man über TTIP oder Freihandelsabkommen reden kann. Und da Herr Kramer nickt, scheine ich den richtigen Punkt getroffen zu haben.

Sie alle müssen täglich Höchstleistungen erbringen, um im harten internationalen Wettbewerb bestehen zu können; in einem Wettbewerb, der jedenfalls eben nicht durchgehend von einem Level Playing Field bestimmt wird. Gerade unsere Werften konkurrieren nicht selten mit Werften, die ganz oder teilweise in staatlicher Hand sind oder ganz offen staatlich subventioniert werden. Die maritime Wirtschaft operiert schon sehr lange in einem ziemlich harten und schwierigen Umfeld. Und natürlich habe ich mir in diesem Zusammenhang auch die Sorgen der Beschäftigten der IG Metall und die vor der Konferenz veröffentlichten Konzepte zur Flankierung der maritimen Wirtschaft angeschaut. Und mit den dort formulierten Zielsetzungen jedenfalls stimme ich überein.

Viele der Zielsetzungen – auch der Vorschlag für eine Innovationsoffensive – werden in den Eckpunkten der Maritimen Agenda aufgegriffen, die Kollege Beckmeyer gestern vorgestellt hat. Ich halte auch die Forderung nach einer deutlichen Aufstockung der Mittel im Bereich Innovationsförderung, Forschung und Entwicklung für richtig. Wir werden es ja jetzt auch im nächsten Haushalt mit Hilfe des Haushaltsausschusses schaffen, die Mittel um zehn Millionen Euro auf dann rund 25 Millionen Euro fast zu verdoppeln. Das, glaube ich, ist ein erster guter Schritt. Wir werden sicher in den kommenden Jahren das weiter ausbauen müssen.

Vielleicht ist noch wichtiger, dass wir vor dem Hintergrund der finanziellen Situation der Länder auch dafür sorgen, dass von der bisherigen Pari-pari-Finanzierung abgewichen wird und der Bund zwei Drittel der Innovationsförderung übernehmen wird. Meine Kollegen aus den Ländern freuen sich. Der Finanzminister bei uns hat sich mindestens nicht dagegen gesperrt, was schon ein großer Erfolg ist. Trotzdem, glaube ich, werden wir das ausbauen müssen.

Ich fand übrigens auch die Idee gut, darüber nachzudenken, ob wir für die maritime Wirtschaft etwas Vergleichbares aufbauen können wie das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt. Eine ziemlich interessante und kluge Idee. Das kann man nicht von heute auf morgen machen. Das DLR ist eine gewaltige Forschungseinrichtung, die sich über viele Jahrzehnte entwickelt hat. Trotzdem finde ich, dass es der Mühe wert wäre, für diesen bedeutsamen Bereich der maritimen Wirtschaft eine ähnliche Forschungskoperation, ein ähnliches Zentrum für die Entwicklung der maritimen Wirtschaft aufzubauen. Ich jedenfalls freue mich sehr darüber, dass wir nun beginnen, intensiver zu arbeiten mit Ihnen zusammen, mit der Branche und mit der Wissenschaft.

Sehen wir uns z. B. die Meerestechnik an: Die deutschen Unternehmen verfügen hier über ein erhebliches technisches Know-how und Innovationspotenzial, das aufgrund steigender Anforderungen immer wichtiger werden wird, übrigens auch mit dem Blick auf Umweltschutz und die Gewinnung von Rohstoffen. Das wird sich nur über Spitzentechnologie lösen lassen.

Die Bundesregierung unterstützt die Entwicklung in diesem Bereich seit einigen Jahren mit dem Nationalen Masterplan Maritime Technologien. Er zielt darauf ab, die Innovations- und Systemfähigkeit unserer in diesem Bereich relativ kleinteiligen Unternehmenslandschaft zu erhöhen. Green Shipping spielt dabei eine Rolle und ebenso die Digitalisie-

rung. Fest steht, dass Sie als Vertreterinnen und Vertreter der maritimen Wirtschaft schon jetzt dazu beitragen, dass das Gütesiegel Made in Germany für höchste Qualität, Verlässlichkeit, für Innovation und für Nachhaltigkeit auch im Bereich der maritimen Wirtschaft steht.

Meine Damen und Herren, am ersten Konferenztag haben ausländische Investoren bei der Panel-Diskussion erklärt, warum sie in Deutschland investieren. Und als wäre es für die Konferenz geplant gewesen, haben Sie hier vor Ort den aktuellsten Beweis für die Attraktivität der deutschen maritimen Industrie – ich habe mich jedenfalls darüber gefreut –, dass die Lloyd-Werft mit der Genting Group einen neuen Investor gefunden hat. Ich gratuliere allen beteiligten Unternehmen, aber vor allen Dingen auch dem Standort Bremerhaven sehr zu dieser Entscheidung. Das zeigt einmal mehr, dass deutsche Unternehmen für internationale Partner attraktiv sind; hier im maritimen Bereich genauso wie in vielen anderen Branchen.

Die hohe internationale Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft in Deutschland insgesamt müssen wir natürlich sichern und ausbauen. Eigentlich müssten wir längst anfangen und tun das hoffentlich auch, verstärkt in den kommenden Monaten über die Frage zu reden, wie wir eigentlich unsere gute wirtschaftliche Situation, unsere Wettbewerbsfähigkeit in zehn Jahren noch erhalten.

Ein bisschen habe ich die Sorge, dass wir zu zufrieden sind darüber, dass es aktuell wirtschaftlich ganz gut läuft. Wir haben einen ungeheuer hohen Beschäftigungsstand mit über 43 Millionen Beschäftigten, davon über 30 Millionen sozialversicherungspflichtig. Wir haben 1,7 %, vielleicht 1,8 % Wirtschaftswachstum. Wir haben hohe Kaufkraft.

Aber wahrscheinlich ist es Unternehmerinnen und Unternehmern ohnehin klar: In der Sekunde, in der man beginnt, sich mit der guten Situation zu sehr zufrieden zu geben und davon auszugehen, dass sie auch morgen noch genauso existiert, beginnen eigentlich schon die Schwierigkeiten. Und wir haben ziemliche Herausforderungen vor uns auf den unterschiedlichsten Feldern.

Zum Beispiel beim demographischen Wandel: Wir haben hier ein Experiment vor uns, das noch keine Industriegesellschaft der Welt machen musste. Wir verlieren bis 2030 zwischen vier und sechs Millionen Arbeitskräfte. Gleichzeitig bleibt die Bevölkerung ungefähr gleich, weil wir das Glück haben, jedenfalls die Chance haben – das ist kein Rechtsan-

spruch –, dass alle älter werden. Aber sechs Millionen Arbeitskräfte weniger, das ist schon eine Herausforderung.

Gleichzeitig ist natürlich eine älter werdende Gesellschaft weniger innovativ, weniger dynamisch, weniger wachstumsorientiert. Das, glaube ich, ist vielleicht sogar die größte Herausforderung. Wir müssen die Chance, die uns die Zuwanderung derzeit bietet, auch nutzen. Ja, das kostet Geld für Kindergärten, für Schulen, Qualifizierung. Aber ehrlich gesagt: Noch mehr Geld kostet es, keine Kinder zu haben. Und deswegen haben wir neben allen Herausforderungen, die die Flüchtlingsbewegung mit sich bringt, auch eine große Chance.

Ich weiß, dass der überwiegende Teil der deutschen Wirtschaft das längst erkannt hat und seine Möglichkeiten dafür nutzen wird. Also demographischer Wandel – wir haben mit Sicherheit auch die Frage zu beantworten, wie wir auch in Zukunft sichere und bezahlbare Energie bekommen. Wir haben ja in der Energiepolitik – das ist freundlich formuliert – bewegte Zeiten hinter uns. Wir haben erst gesagt, wir steigen aus der Kernenergie aus. Dann haben wir gesagt, wir verlängern sie. Dann haben wir sechs Monate später gesagt, wir steigen noch schneller aus. Das war ein bisschen wie eine Operation am offenen Herzen, bei der dann permanent Diagnose und Therapie gewechselt wird.

Dass der Patient noch lebt, hat viel mit seiner guten Konstitution zu tun, aber wenig mit der Kunst der Chirurgen. Das haben wir, glaube ich, ganz gut in den Griff bekommen. Es geht jetzt darum, sich nicht jeden Tag neue Ziele zu setzen, sondern die losen Fäden der Energiepolitik miteinander zu verknüpfen. Das ist das Ziel dieser Legislaturperiode. Vor allen Dingen müssen wir wieder einen Strommarkt schaffen, der wirklich ein Markt ist und der auf Knappheitssignale reagiert. Ein Markt, auf dem nicht jede staatliche Subvention durch eine neue ersetzt wird, weil das am Ende nicht bezahlbar ist, und weil es vor allem auch keine kalkulierbare Energiepolitik ergibt. Und deswegen haben wir uns dafür entschieden, Knappheitssignale an einem neuen Strommarkt 2.0 auch wieder wirken zu lassen.

Und das dritte Thema ist natürlich: Wie gehen wir mit der Digitalisierung um? Das ist vielleicht eine der größten Herausforderungen, die wir in der deutschen Wirtschaft haben, weil sich zwischen die Produzenten von Produkten und Dienstleistungen und die Kunden eine Plattformökonomie schiebt und es nicht ganz klar ist, wer der Innovationstreiber der Zukunft ist: die, die das Produkt beherrschen, oder die, die die Plattform beherrschen. Besser ist,

man beherrscht beides. Und davon sind wir, glaube ich, noch ein Stück von entfernt.

Das sind die großen Themen, die wir vor uns haben. Und alle drei Themen berühren natürlich auch die maritime Wirtschaft. Im Bereich Demographie und Fachkräfte gab es zuletzt gute Nachrichten. Denn in den im September von der IG Metall veröffentlichten Ergebnissen der aktuellen Betriebsrätebefragung konnte ich jedenfalls lesen, dass der Schiffbau gerade für Auszubildende weiterhin ungeheuer attraktiv ist. Und das soll auch so bleiben.

Wie wir übrigens überhaupt dafür sorgen müssen, dass in Deutschland der Weg in die duale Berufsausbildung nicht immer als der zweitklassige Weg angesehen wird. Unser Land wird weltweit bewundert für sein duales Berufsausbildungssystem. Gleichzeitig sind wir das Land, das zum ersten Mal seit zwei Jahren mehr akademische Ausbildungsgänge hat als die der beruflichen Bildung.

Es gibt eine fatale Fehleinschätzung der beruflichen Bildung. Das ist so der Eindruck: Nur über die Akademisierung der Ausbildung könne man ein anständiges Leben vorbereiten. Ich glaube, dass wir gut daran tun, darüber wesentlich mehr aufzuklären. Wir haben 40%, manchmal 50% Abbrecherquoten in einigen Studiengängen. Junge Leute verlieren ein, zwei, drei Jahre in ihrem Berufsleben. Es wäre besser, sie würden erkennen, wie viel man aus seinem Leben machen kann, indem man eine ganz klassische Berufsausbildung beginnt: Meister, Techniker – und daran kann dann ein Ingenieurstudium anschließen.

Und ich finde, solche Ideen wie duales Abitur, bei dem Ausbildung und Abitur gemeinsam geleistet wird, können uns helfen, die Qualität der beruflichen Bildung wieder mehr ins öffentliche Bewusstsein zu heben, meine Damen und Herren.

Ich glaube, dass im Wettbewerb um junge Nachwuchskräfte in der maritimen Industrie gerade die zunehmende Digitalisierung auch eine große Chance sein kann. Sie kann den Kreis derjenigen erweitern, die sich für das Maritime interessieren. Die Digitalisierung auf allen Ebenen der Wertschöpfungskette wird immer wichtiger: Zulieferer, Werft, Reeder, Lotse, Logistiker rücken längst eng zusammen, vernetzen sich zunehmend. Kommunikation, Kooperation und Organisation erhalten ganz neue Formen. Und die Effizienz bei Kosten, Ressourcen und Abläufen erhöht sich dramatisch. Wir sprechen hier längst von Industrie 4.0 auch in der maritimen Wirtschaft.

Bis zum führerlosen Schiff wird es wohl noch eine Weile hin sein. Vielleicht lassen wir das auch besser. Doch das Schiff von morgen kommt ganz gewiss ohne Kommunikation mit der Umwelt, mit Daten zum Status an Bord, zur Fracht, zur Position, zu Wetter, zu Strömungen und Fahrverhalten und natürlich auch zur Auftragslage überhaupt nicht mehr aus.

Das Bundeswirtschaftsministerium begleitet diesen digitalen Wandel mit der Plattform Industrie 4.0, und wir wollen erste Ergebnisse der Arbeit gemeinsam mit den Kollegen aus dem Verkehrsministerium, aus dem Forschungsministerium, aus dem Innenministerium beim IT-Gipfel im November vortragen.

Bei der Plattform sollen vor allen Dingen auch Vertreterinnen und Vertreter der maritimen Wirtschaft eingebunden werden. Auch das gehört zu der Agenda, die Ihnen Kollege Beckmeyer gestern vorgestellt hat. Das Thema Industrie 4.0 wird zunehmend das neue Handlungsfeld der gesamten deutschen Wirtschaft, auch des Nationalen Masterplans Maritime Technologien, werden.

Meine Damen und Herren, unsere maritimen Unternehmen sind erfolgreich, weil sie neue Entwicklungen aufnehmen und die damit verbundenen Chancen nutzen, wie z. B. auch den Wind auf hoher See. Die Offshore-Branche hat in den vergangenen Wochen und Monaten einen wahren Einweihungsmarathon bei der Inbetriebnahme von Offshore-Windparks in der deutschen Nord- und Ostsee zurückgelegt. Die Küstenregionen erleben vielerorts eine Re-Industrialisierung durch die Energieerzeugung auf See.

Ich habe als Niedersachse über Jahrzehnte nur den Abbau industrieller Kapazitäten im Norden Deutschlands erlebt. Aber seit einigen Jahren erleben wir nun den Aufbau industrieller Kapazitäten. Zum Beispiel auch jetzt die Entscheidung von Siemens, in Cuxhaven mit 1 000 Beschäftigten – das ist, glaube ich, die erste Entscheidung dieser Art von Siemens seit Jahrzehnten in Deutschland – wieder eine neue Fabrik zu eröffnen.

Also, es ist schon ganz schön was in Bewegung! Offshore-Kapazitäten von über 3 000 Megawatt (MW) werden Ende des Jahres in Betrieb sein und Strom einspeisen können. Was nun folgen wird, ist die zweite Entwicklungsphase. Dafür haben wir durch die EEG-Reform im vergangenen Jahr die Voraussetzung geschaffen.

Diese zweite Phase muss geprägt sein von einer noch stärkeren Industrialisierung und Optimierung aller Schritte in der Wertschöpfungskette. Denn wir müssen es schaffen, die Kosten in diesem Bereich zu senken. Und das geht nur über die Industrialisierung der Offshore-Windenergietechnologie.

Ein wichtiger Baustein für mehr Kosteneffizienz bei der Förderung der erneuerbaren Energien wird die Umstellung der Vergütungssätze von dem bisherigen System auf Ausschreibungen sein – auch im Bereich Wind auf See. Und noch in diesem Jahr wollen wir das Gesetz vorlegen, das die konkreten Bedingungen für das Ausschreibungsdesign beschreibt. Im Herbst nächsten Jahres soll es in Kraft treten.

Dann können die Arbeiten zur Vorbereitung der ersten Ausschreibungsrunde beginnen. Und auch die maritime Wirtschaft in Deutschland wird davon profitieren. Ich weiß, dass es manche von Ihnen gerne gesehen hätten, dass die Ausschreibung für die Zeit ab 2020 schon heute beginnt. Dem aktuellen Fahrplan liegt aber das Ziel höherer Kosteneffizienz zugrunde. Und Sie selbst wissen, wenn Sie Stromkunde sind, wie wichtig es ist, sich auch um bezahlbare erneuerbare Energien zu kümmern.

Meine Damen und Herren, für Sie und Ihre Branche sind außerdem unsere Fortschritte im Bereich Tiefseebergbau von Interesse. Hier wird uns möglicherweise ein Weg gewiesen, wie wir in Zukunft unsere Rohstoffversorgung sichern oder sie zumindest diversifizieren können. Der Tiefseebergbau ist sicherlich kein einfaches, aber gleichzeitig auch ein attraktives Betätigungsfeld. Es geht um Hightech. Tiefseebergbau, das ist hinsichtlich der Bedingungen und der eingesetzten Technologien wie Raumfahrt im Meer, wir haben es vorhin schon gehört. Vermutlich ist es manchmal sogar noch anspruchsvoller.

Wir wünschen uns, dass deutsche Unternehmen in Zukunft hier punkten können. Deswegen nehmen wir die umweltverträgliche Exploration von marinen mineralischen Rohstoffen in den Blick. Und der Tiefseebergbau ist ebenfalls Teil der Maritimen Agenda. Wir wollen einen Fahrplan entwickeln, der zur Durchführung eines Pilot Mining Tests führt. Und außerdem werden wir die internationale Zusammenarbeit und Nutzung bestehender bilateraler Kooperationsstrukturen stärken. Der Nachhaltigkeit des Abbaus räumen wir eine besondere Bedeutung ein. Wir wollen auf internationaler Ebene höchste Umweltstandards durchsetzen. Und hier sind eben Spitzentechnologien gefragt, also genau das, was wir in Deutschland am besten können.

Ich freue mich insbesondere, dass wir das Thema Tiefseebergbau gemeinsam mit unseren französischen Freunden angehen. Wir werden ja gleich noch erleben, wie hier Erklärungen gemeinsam unterzeichnet werden. Das zeigt übrigens, dass trotz freundschaftlicher Konkurrenz und Wettbewerb gemeinsam die Chancen genutzt werden, die die deutsch-französische Zusammenarbeit bietet. Ich jedenfalls – und sicher auch alle anderen Kolleginnen und Kollegen in der Bundesregierung – unterstützen das nachdrücklich.

Ich bin mir sicher: Hier und in allen anderen Fragen der Branche werden von der Maritimen Konferenz wichtige Impulse ausgehen.

Ich danke herzlich für das Engagement, das Sie alle in diese Konferenz stecken, und danke für Ihre Aufmerksamkeit.



Alexander Dobrindt

Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Sehr verehrte Damen und Herren,
lieber Herr Beckmeyer,
lieber Enak Ferlemann,

als Allererstes ein ganz herzliches Dankeschön, dass wir die Gelegenheit haben, uns hier im Rahmen der Maritimen Konferenz auch intensiv über Fragen der Verkehrspolitik zu unterhalten. Ich freue mich, dass sich die Nationale Maritime Konferenz in den letzten Jahren zu einem echten Leitforum der Mobilitätsgaranten im digital-globalen Zeitalter entwickelt hat. Denn es gibt einen Grundsatz in der Volkswirtschaft, der besagt, dass moderne Industrienationen maritime Nationen sind. Die Erfolge, die wir als Wirtschaftsstandort, als führende Exportnation, als Logistikweltmeister und als Wohlstandsregion in der Welt feiern können und auf die Bundesminister Gabriel zu Recht hingewiesen hat, haben ein gemeinsames Fundament. Dieses gemeinsame Fundament ist dadurch gekennzeichnet, dass wir eine internationale Spitzenposition gerade in maritimen Fragen, gerade bei der Schifffahrt haben.

Jetzt ist es unsere Aufgabe, dafür zu sorgen, dass wir diese Erfolgsgeschichte in einem Innovationsjahrhundert der Digitalisierung und Globalisierung weiter fortschreiben können. Deshalb müssen wir das maritime Know-how in Deutschland erhalten und halten. Die Nationale Maritime Konferenz – bei der nicht nur die Branche und die Politik, sondern auch die Wissenschaft und andere gesellschaftliche Gruppen vertreten sind – zeigt, dass dies eine Gemeinschaftsaufgabe ist. Alle sind heute mit dabei, die in unserer Volkswirtschaft zentrale Leistungsträger im Zusammenhang mit maritimen Themen sind: die Reeder, die Schiffbauer, die Werften, die Seeleute, das nautische Personal, unsere Logistiker, die Finanzierer, die Banken – alle, die heute dabei sind, haben einen ganz wesentlichen Anteil daran, diese Gemeinschaftsaufgabe zu einem guten Gelingen zu bringen.

Mein Haus, mein Kollege Staatssekretär Enak Ferlemann und ich, wir haben einen Dreiklang formuliert, der Investieren, Modernisieren und Digitalisieren lautet. Er soll den notwendigen Schub bringen, damit wir diese Erfolge im Innovationszeitalter fortsetzen können. Investieren? Ja! In der Vergangenheit haben wir oftmals in der Politik davon geträumt, dass wir investieren können – in Wahrheit aber nicht ausreichend dafür die Grundlage, das heißt die finanziellen Mittel, zur Verfügung gestellt.

Jetzt ist es uns gelungen, die Haushaltsmittel deutlich zu erhöhen. Dadurch können wir mehr in die Infrastruktur investieren und damit Wachstum, Wohlstand und Arbeit für die Zukunft anreizen. Wenn Sie sich daran orientieren, was zurzeit in der Wissenschaft diskutiert wird, finden Sie beispielsweise eine Studie von McKinsey über die Zukunftsregionen der Welt. Darin spricht man von den sogenannten Global Flows. Die globalen Ströme sind die Voraussetzung dafür, eine Zukunftsregion zu sein. Globale Ströme funktionieren nur mit Infrastruktur, das heißt auf der Schiene, auf der Straße, auf den Wasserwegen.

Deswegen investieren wir gewaltig genau in diese Infrastruktur – ursprünglich begonnen mit fünf Milliarden Euro in den Koalitionsvereinbarungen, haben wir diese Mittel jetzt noch einmal um zusätzliche sechs Milliarden Euro erhöht. Gleichzeitig erfolgt ein erheblicher Ausbau der Nutzerfinanzierung. Das heißt, die Lkw-Maut ist in diesem Jahr ausgeweitet worden, und für 2018 wird vorbereitet, sie auf allen Bundesstraßen einzuführen. Dritter Punkt: mehr privates Kapital als in der Vergangenheit. Ich bin dem Bundesfinanzminister ausdrücklich dankbar, dass es gelungen ist, eine Vereinbarung zu treffen, dass wir jetzt elf große Projekte mit einem Gesamtvolumen von 15 Milliarden Euro bei den Bundesautobahnen in Deutschland über Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) finanzieren können.

Das Pilotprojekt habe ich vor einem Jahr auf der A 7 nördlich von Hamburg mit meinem Kollegen Horch eingeweiht. Wir werden weitere Maßnahmen auf dieser Liste umsetzen, wie zum Beispiel den Neubau der A 26 zwischen der Landesgrenze Niedersachsen und der A 1 mit der sogenannten Hafenspanne und dem Neubau der A 20 mit der Elbquerung.

Meine Damen und Herren, das sind Maßnahmen, die aus einem einzelnen Haushalt nicht einfach finanziert werden können. Ich weiß, dass wir mit dieser ÖPP-Liste in der Größenordnung von 15 Milliarden Euro durchaus in der Kritik stehen – übrigens auch in der Kritik stehen, wenn sich der Bundesrechnungshof zu Wort meldet. Aber es gibt eine klare Antwort von meinem Ministerium auf all diese Kritik. Wer den größten volkswirtschaftlichen Schaden, den wir tagtäglich erleben, nicht beheben will – nämlich den Stau auf unseren Straßen, den Stau auf unseren Schienen und Wasserwegen –, wer das nicht tun will, der kann darauf warten, dass irgendwann in den Haushalten das Geld zur Verfügung steht. Wer aber genau diesen größten volkswirtschaftlichen Schaden bekämpfen will und dafür sorgen will, dass wir

Wachstum generieren können, der muss auch innovative Finanzierungselemente anpacken. Deswegen bleiben wir dabei: Öffentlich-private Partnerschaften sind jetzt der richtige Weg, um den Stau auf unseren Verkehrswegen aufzulösen, meine Damen und Herren.

All diese Maßnahmen zusammen machen es möglich, dass wir mit diesem sogenannten Investitionshochlauf bis zum Jahr 2018 einen Mittelaufwuchs in der Investitionslinie meines Hauses von rund 40% erreichen werden – von jährlich 10,5 Milliarden, die wir in der Vergangenheit durchschnittlich investiert haben, auf 14 Milliarden, die wir in Zukunft nachhaltig jedes Jahr investieren werden. Das ist ein enormer Schwung und der kommt natürlich auch gerade der maritimen Wirtschaft zugute, zum Beispiel durch das Seehafenhinterland-Anbindeprogramm. Ich bin froh, dass wir ein Seehafenhinterland-Programm II in einer Größenordnung von 350 Millionen Euro organisieren konnten. Enak Ferlemann verantwortet dieses und hat die notwendigen Maßnahmen schon auf den Weg gebracht: In einer ersten Tranche wurden im Juli der Knoten Hamburg, die Ostumfahrung Maschen, die Achslasterhöhung beim Rostocker Seehafen, die Kapazitätssteigerung Bremerhaven/Bremen und vieles andere mehr vereinbart.

Wir sind dabei, gerade eine zweite Tranche vorzubereiten, die sich auch maßgeblich dadurch auszeichnen wird, dass wir auf längere Überholgleise setzen. Ich sage aber auch ausdrücklich: Ich bin so überzeugt von diesem Programm, dass Maßnahmen, die dringend notwendig sind, um Knoten aufzulösen und Lückenschlüsse zu schaffen, auch gerne noch von den Ländern mit angemeldet werden können. Wir sind bei so einem Programm mit relativ kleinen Maßnahmen in der Lage, die Gesamtkapazität zu erhöhen. Deshalb sind wir immer wieder bereit, darüber nachzudenken, ob man nicht ein bisschen mehr Geld in die Hand nehmen muss. Dafür brauchen wir die nötigen Maßnahmenvorschläge, und Enak Ferlemann wird dann alles dafür tun, dies umzusetzen.

Wie ich übrigens in den vergangenen Monaten meiner Amtszeit festgestellt habe, setzt er ohnehin alles daran, sehr viel Geld in den Norden Deutschlands zu schaffen. Ich kann nur sagen: Recht hat er, da gehört es auch hin, auch wenn ich aus einer anderen Region komme. Deswegen hat es mich auch nicht überrascht, dass wir im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II mit der Deutschen Bahn eine Rekordsumme von 28 Milliarden Euro bereitstellen können und dass letzte Woche auf der bedeutenden Bahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven die durch-

gehende Elektrifizierung für 423 Millionen Euro begonnen werden konnte. Ich habe durchaus verstanden, was Bundesminister Gabriel über eine mögliche Konkurrenzsituation zwischen Häfen vorgetragen hat. Aber er hat auch deutlich gesagt: Die Zusammenarbeit ist das, was uns am Schluss stark und groß macht. Deswegen ist die Anbindung des Jade-Weser-Ports eine gelungene Maßnahme.

Das alles umfasst der Bereich Investitionen, meine Damen und Herren. Wenn diese Summen auch über das Jahr 2018 hinaus zur Verfügung stehen, dann sind wir in der Lage, den Investitionsstau der Vergangenheit aufzulösen, und können uns durchaus auch neue Projekte einfallen lassen. Wir haben auf jeden Fall große Freude daran, dass wir auch in den nächsten Jahren möglichst viele Maßnahmen beginnen können.

Zweiter Punkt – die Modernisierung: Wenn wir als Schifffahrtsnation auch weiterhin zu Wachstum beitragen wollen, dann müssen wir natürlich die maritime Kompetenz erhalten. Maritime Kompetenz ohne eine wettbewerbsfähige Flagge zu erhalten, wird ausgesprochen schwierig sein. Deswegen war es eine richtige Entscheidung meines Hauses, dass wir ein Paket zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge auf den Weg gebracht haben. Wir entlasten die Reeder an der Stelle um deutlich mehr als 100 Millionen Euro, meine Damen und Herren: Das machen wir aber nicht nur, weil wir so eine gute Beziehung zu unseren Reedern pflegen wollen. Uns geht es darum, dass die Menschen, die auf den Schiffen, als Lotsen und überall in Bereichen mit maritimer Kompetenz ihren Dienst tun, dies auch weiter hier erlernen können, eine Chance auf Ausbildung haben und dafür sorgen, dass wir bei der maritimen Kompetenz nach wie vor weit vorne mit dabei sind. Deswegen ist es richtig, dass wir den Lohnsteuer-Einbehalt, dass wir die Sozialversicherungsanteile – kurz: dass wir die entstehenden Kosten in den Bereichen – auch übernehmen. Ich bin übrigens dabei, eine Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung vorzunehmen. Wir müssen uns in der Summe den internationalen Wettbewerbsbedingungen stellen. Deswegen ist es richtig, dass wir auch im Bereich der Lohnkosten dafür sorgen, dass Entlastungen für die Reeder entstehen, meine Damen und Herren. Wir stellen die Schiffserlöspools von der Versicherungssteuer frei. Ich weiß, dass dies in der Vergangenheit viel thematisiert worden ist. Es ist eine der bedeutenden Rahmenbedingungen, um auch die Wettbewerbsfähigkeit der Vermarktung von Schiffen aufrechtzuerhalten. Wir hoffen, dass sich dies dann auch sehr schnell so zeigt und diese Versicherungssteuerfreistellung dazu führt, dass wir auch weiter

massiv in die Vermarktung von Schiffen investieren können. Mir persönlich liegt viel an den Ausbildungsplätzen. Zu Recht hat mein Kollege Gabriel darauf hingewiesen, dass wir eine Tendenz haben, die zu einer immer höher qualifizierten Ausbildung geht. Manchmal vergisst man dabei, was eigentlich notwendig ist, um unsere Gesellschaft auch funktionsfähig zu halten. Deswegen ist von unserer Seite die Erhöhung der Fördersätze für einen Ausbildungsplatz geboten. Die Anhebung der Fördersätze pro Ausbildungsplatz auf 30 000 Euro zeigt unseren Willen, dass wir die Ausbildung im maritimen Bereich zusätzlich unterstützen wollen.

Ich weiß, dass Sie alle auf das Nationale Hafenkonzept warten – der Leitfaden für unser Nationales Hafenkonzept steht. Wir haben mit dem Hafenkonzept 2009 gute Erfahrungen gemacht. Wir wollen darauf aufbauen. Dazu gehört auch, dass wir ein starkes Commitment für die wichtigen Wasserstraßen in unserem Land abgeben. Ich will deswegen auch nicht den Hinweis versäumen, dass wir die Planergänzungsverfahren bei Elbe und Weser in Kürze vorliegen haben und dann vielleicht relativ bald Baurecht bekommen. Zumindest gehe ich davon aus. Meine Damen und Herren, es wird auf keinen Fall am Geld scheitern. Mein Ministerium hat die nötigen finanziellen Mittel sowohl für die Elb- als auch die Weservertiefung inzwischen vorgesehen. Wir werden sie auch ausreichen, und Sie haben unsere größte Unterstützung, wenn es darum geht, eine Anpassung bei Elbe und Weser vorzunehmen.

Wir haben die finanziellen Mittel für den Nord-Ostsee-Kanal (NOK) in die Hand genommen, sowohl was die fünfte Schleusenkammer in Brunsbüttel angeht, als auch was das Sanierungskonzept in Kiel-Holtenau angeht, als auch die Verbreiterung der Oststrecke. All das ist auf den Weg gebracht. Ich bin immer überrascht, wie hoch die Summen dabei werden, wenn man das alles zusammenzählt, was da investiert werden kann, gerade beim Nord-Ostsee-Kanal! Aber, meine Damen und Herren, wenn man einmal dort war und sich die Bedeutung dieses Kanals angeschaut hat, dann weiß man, dass die finanziellen Mittel dort sehr gut angelegt sind. Dann weiß man auch, dass nicht unbedingt alles, was an Nutzen-Kosten-Berechnungen angestellt wird, wirklich den volkswirtschaftlichen Nutzen abbilden kann.

Als wir vor der Entscheidung standen, diese Millionen-summe in den NOK zu investieren, bekam ich einen Hinweis von Seiten derjenigen, die das überprüfen sollen: Unter heutigen Bedingungen könnte man diese Investitio-

nen eigentlich nicht mehr rechtfertigen, eine Nutzen-Kosten-Analyse würde möglicherweise ein negatives Ergebnis haben. Meine Damen und Herren, wir halten uns alle an die Regeln, das ist vollkommen klar. Aber man muss auch schon noch mit vernünftigem Menschenverstand auf Maßnahmen schauen können. Wenn man auf den NOK schaut – unabhängig von jeder Nutzen-Kosten-Berechnung –, ist das ein weltweites Vorzeige-Projekt für ganz Deutschland. Deswegen werden wir nicht aufhören, in diesen Kanal zu investieren.

Die alternativen Kraftstoffe beschäftigen uns natürlich – LNG, Liquefied Natural Gas: Wir haben in der letzten Woche zum ersten Mal einen Förderbescheid über rund 4 Millionen Euro an ein bestehendes Containerfeederschiff mit Dual-Fuel-Betrieb ausgegeben. Wir werden – beginnend im Jahr 2016 – eine Förderrichtlinie mit erheblichen Mitteln ausrüsten, um verschiedene neue Projekte anzugehen. Unter anderem wollen wir damit Ladestrom-Container fördern, sodass es ein sichtbares Zeichen gibt, dass gerade auch an der Küste auf sauberen Strom und saubere Energieversorgung gesetzt wird.

Der dritte Punkt, den ich vorhin erwähnt habe – die Digitalisierung: Wir arbeiten gemeinsam daran, das Wirtschaftsministerium und unser Ministerium. Ich versuche immer gegen den Eindruck anzukämpfen, dass es sich um den Beginn einer digitalen Revolution handeln würde. Wir stecken in der Tat schon sehr, sehr lange mittendrin, und die maritime Wirtschaft ist eine der Schlüsselbranchen in dieser Digitalisierung. Das, was man heute an den Häfen sehen kann, was Digitalisierung möglich macht, versuchen gerade ganz viele andere zu kopieren. Trotzdem werden wir nicht nachlassen und den Digitalisierungsprozess weiter vorantreiben, sowohl was die logistischen Abläufe als auch den intelligenten Container und viele andere Dinge mehr betrifft. Dazu gehört aber, damit dies alles funktioniert, als Allererstes eine Breitband-Infrastruktur, die es auch möglich macht, überall die Digitalität zu nutzen. Mein Haus wird deswegen ein Breitbandförderprogramm in der Größenordnung von 2,7 Milliarden Euro aufstellen – 700 Millionen Euro geben wir an die Länder und zwei Milliarden Euro investieren wir direkt über unser Bundesförderprogramm.

Es geht natürlich auch darum, die Logistikketten besser miteinander zu verbinden, und so wie vorher bei Minister Gabriel von Industrie 4.0 die Rede war, müssen wir in einer modernen maritimen Welt auch von Schifffahrt 4.0 reden. 55 Millionen Euro nehmen wir jetzt in die Hand, um ein

Digitales Innovationsprogramm Hafen auf den Weg zu bringen. All das ist die notwendige Grundausstattung um, meine Damen und Herren, in ganz Deutschland für Wohlstand und Wachstum zu sorgen.

Ich bin froh und dankbar, dass die Nationale Maritime Konferenz einen erheblichen Beitrag dazu geleistet hat, dass sich das Verständnis für die maritime Wirtschaft in ganz Deutschland verbreitet. Heute ist überall bekannt, dass zum Beispiel die Frage eines Seehafenhinterland-Anbindeprogramms nicht nur eine Frage Norddeutschlands ist, sondern eine Frage von ganz Deutschland. Jeder weiß heute, dass wir in erhöhtem Maße davon abhängig sind, mit unseren maritimen Kompetenzen in einer modernen Welt auch weiterhin ganz vorne mit dabei zu sein. Der griechische Philosoph Thales hat es einmal so formuliert: „Das Prinzip aller Dinge ist das Wasser“. Das ist auf jeden Fall richtig. Ich würde es so erweitern: Die Grundlage unseres Wohlstands sind die Schifffahrt und die maritime Kompetenz. Wenn wir uns darauf verständigen, haben wir die nötige Voraussetzung, um die richtigen Investitionsentscheidungen für die Zukunft zu treffen.

Ihnen allen herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit, alles Gute und eine erfolgreiche Konferenz.

**Karmenu Vella**

Europäische Kommission
Kommissar für Umwelt,
Maritime Angelegenheiten
und Fischerei

Europe is one of the world's great maritime powers. With more than 20 million km², the EU's Member States collectively have jurisdiction over the largest exclusive economic zone in the world. Our maritime economy generates 500 billion euros a year. Our maritime sectors provide jobs for 3.5 to 5 million Europeans. It has higher growth rates than most economic sectors.

The German Maritime Sector knows this well. German marine equipment has few competitors and Germany's research and innovation potential is virtually peerless. The Exportweltmeister owes its success first and foremost to its innovative manufacturing know-how.

Germany also has one of the most progressive approaches to renewable energies in Europe. It drives the discussion on oceans resource use and deep-sea technologies.

And Europe can contribute even more. Over the last decade the EU has developed a new, cooperative approach to benefit the most from our seas and oceans.

We have significantly improved maritime spatial planning and security. We have set up an Ocean Energy Forum and are about to adopt a Strategic Roadmap to boost ocean energy.

We have made available considerable funds that can benefit the blue economy. The EU's research programme, Horizon 2020, can spend 100 million euros a year on marine research. Maritime technology projects can benefit from funding by the European Fund for Strategic Investment, worth more than 300 billion euros. Currently, we are working on removing obstacles to investment and creating an investment friendly environment.

So we have done a lot inside the EU to help the European maritime economy.

It is now time to also look beyond the EU. This is how we can ensure that ocean resources, the natural capital of our blue economy, are used sustainably. It also allows us to ensure that our maritime business enjoy a level playing field when they compete globally.

I therefore want to develop our European approach to Ocean Governance. I am now consulting all stakeholders, in the EU and globally, on what needs to be done to improve the way oceans are managed.

I want to figure out what role the EU should play improving the current set-up. And I want that to be done to safeguarding our natural capital and our economic development.

The trump card of the European and German maritime industries is that they are among the very few who have the capability to use the oceans sustainably.

And I want to make sure that this prowess in developing technology, in research and in sustainable growth models sets the standard.

This means working together inside Europe, but also working closely with our partners across the oceans, be it the US, Brazil, Australia, China or others.

Because whatever great ideas we develop here in Europe, we must have international coordination to have an international impact.

We're in pole position to make sure that oceans are a lasting resource for mankind and a major pillar for Europe's growth and jobs agenda.

I wish you a very successful conference, and I look forward to discussing with you in person at a future opportunity.



Frank Del Rio

President and CEO,
Norwegian Cruise Line Holdings Ltd.

Guten Morgen.

It is an honor to be with all of you today. It is a privilege for me to address such a distinguished group of German government and maritime industry leaders.

I was honored when the Ministry of Economic Affairs and Energy invited me to share some thoughts on the future challenges and growth opportunities that face the German Maritime industry.

It is almost impossible to top Germany's shipbuilding abilities. In fact, in just a couple of days, we'll be taking delivery of our newest ship, the Norwegian Escape, which was built right here in Germany by Meyer Werft and financed by KfW IPEX-Bank.

For me personally, this marks the first time I've had the pleasure of building a ship in Germany. When I recently toured our new German-made ship, I was significantly impressed by the high quality of craftsmanship and attention to detail that went into the building of our ship. The Norwegian Escape is absolutely stunning.

For our Norwegian brand, we have three additional ships scheduled to be built over the next four years at Meyer Werft. With Meyer Werft's extraordinary level of precision and high-quality workmanship, it would be a pleasure to build a few more ships ... if only Mr. Meyer's order books weren't completely filled by my competitors for the next decade, or so it seems.

When it comes to building cruise ships, the European shipyards, and in particular the German shipyards simply excel.

Germany leads the world when it comes to building complex marine vessels, however, competition from Asia continues to grow.

While Germany currently has the strategic advantage with decades of shipbuilding experience, and the advanced production technologies needed to build the complex and sophisticated ships demanded by today's cruise industry – European shipbuilders cannot rest on their laurels. They must continue to innovate and strengthen their position in the global market.

A few days before arriving in Germany, I was in Shanghai announcing a brand new ship for our Norwegian brand that will be custom-designed and built in Germany by Meyer Werft specifically for the Chinese market. It will be the largest and grandest ship ever built exclusively for the China market and is scheduled to debut in 2017.

What China has accomplished in just a few short years is truly remarkable. Through a different structure than what we are accustomed to in the west, their government and private industry cooperation is deeply coordinated and results in amazing progress.

Germany, all of Europe, and the U.S. in particular for that matter, must aggressively compete with China and Asia to retain superiority in the few industries not yet dominated by China – and shipbuilding is one of those remaining industries.

The German shipyards benefit from a streamlined and efficient supply chain. It's remarkable to think that nearly three-quarters of a ship's construction is outsourced to various vendors and suppliers. I believe on the Norwegian Escape, Meyer Werft has close to 800 different suppliers, mostly German and European firms, working on the project.

This deep supply chain not only provides a tremendous boost to the overall German National and Pan Euro economy, but it ensures the highest quality engineering and craftsman ship goes into the ship.

And as the client, quality is paramount, but cost is also a major consideration – so it's important that shipbuilders foster a strong relationship with their suppliers and invest in methods to reduce costs including unnecessary and burdensome government imposed regulations that tend to make industry uncompetitive especially against energy economies. An efficient and high performing manufacturing base is a fundamental requirement for long-term competitiveness.

Equally important is access to capital. Ships built for the contemporary cruise market cost in excess of one billion dollars each. Thankfully, cruise companies building in Germany have a strong partner in KfW IPEX-Bank and Hermes to secure the necessary capital for such an expenditure.

KfW provides fixed-rate loans supported by Hermes to companies purchasing ships from German shipyards. Such programs are common in major shipbuilding nations such as France, Italy and Finland, and are critical to the continued growth of the overall cruise industry. As my company looks to increase our overall ship capacity, having access to competitive financing terms is essential.

And as the cruise industry continues to grow, with more and more ships plying the oceans of the world, we must continue to take important strides to improve our environmental systems and produce more energy efficient vessels.

We have a corporate responsibility to be good stewards for the environment, including the oceans we sail and destinations we visit. And today's consumer demands that cruise lines live up to that responsibility. It's important for the overall health of our industry and can lead to cost savings that can assist with our profitability and your competitiveness.

As we build new ships and refurbish existing ships, we need to explore the use of more green technologies. While cleaner burning fuels, advanced waste-water treatment systems and energy-efficient hull designs are more and more common, we need to continue to stretch our imagination and our engineering know how to make these advanced technologies affordable and easy to implement. I can't think of any country more capable succeeding in this area than Germany.

How can we better utilize renewable energy sources like solar and wind to help power certain aspects of ships? How can we incorporate more eco-friendly and recycled materials into the designs of our suites, staterooms and public spaces? And, what can we do to reduce the tremendous upfront investment costs associated with some of these newer technologies?

As we seek out solutions, government needs to understand the difficulties and challenges of implementing leading-edge science and must be willing to work with industry to minimize their financial impact while encouraging their development.

This is a challenge our industry must embrace, and I know there are many people in this room diligently working on solutions to further reduce our environmental footprint. While Germany is well noted for being a ship building powerhouse, it's also Europe's largest cruise source market,

enjoying steady and consistent year-after-year growth. A few years ago several new ships dedicated to the German market launched and this increase in capacity, combined with a healthy German economy, has helped fuel this growth.

While a majority of Germany's nearly two million passengers cruise on German national brands, approximately one-third of German guests sail on European or North American brands. For my company, this presents a tremendous opportunity for the three distinctively different cruise brands operated by Norwegian Cruise Line Holdings. Currently, nearly 30 000 German nationals cruise aboard our three brands annually.

At Norwegian Cruise Line, we completely innovated the cruise experience, giving our guests the freedom and flexibility to create their ideal vacation experience, with no fixed dining times, multiple dining options, relaxed attire, and more entertainment options than any other cruise line.

At Oceania Cruises, we feature the finest cuisine at sea, impeccable service, a country club atmosphere, spacious accommodations and destination-driven itineraries with nearly 330 ports aboard a fleet of six intimate and luxurious ships.

Rounding out our portfolio of extraordinary brands is Regent Seven Seas Cruises – the pinnacle of luxury and recognized by experienced travelers as the world's most inclusive ultra-luxury cruise line, with airfare, pre and post-cruise hotel stays, unlimited free shore excursions, and much more included as part of the cruise fare. Aimed at the most affluent consumers the world over, Regent is truly the ultimate all-inclusive luxury experience.

And next July, Regent Seven Seas will launch the most luxurious cruise ship ever built, the Italian made Seven Seas Explorer.

A large portion of Germany's cruise capacity targets the mass market audience, and our three brands are positioned perfectly for the savvy German cruiser looking to step-up and cruise on a ship that is a more upscale and luxurious.

With our European headquarters in Wiesbaden, our Oceania and Regent brands have enjoyed strong success in the German market, and we are in the process of increasing our Marketing and Sales efforts here for our Norwegian brand.

We now employ 70 German nationals and are proud to be doing our small part to help the German economy remain the strongest in Europe.

Germany is also seeing growth as a destination for river and ocean cruises.

River cruising is one of the fastest growing facets of the travel industry – with nearly half a million guests from North America expected to travel on European river cruise in 2015 – double the amount that sailed in 2007. This is helping to fuel an increase in capacity with at least 40 new riverboats launched this year alone, many of them built in Germany – also by Meyer Werft.

This is great news for German cities positioned on the Rhine, Danube and Main rivers ... in fact, the Telegraph Newspaper reported that cruises featuring the Rhine and Danube increased 37% in 2015 over the prior year.

However, there are challenges with explosive growth – most notably, river congestion. There are a limited number of desirable and navigable rivers, and as this summer demonstrated, even those can be hampered by lack of rainfall and drought conditions. As river companies compete for the same cities, ports and docks – river boats are starting to experience a major shortage of docking space.

With every challenge there is opportunity. While the simple solution may be to improve the infrastructure so more riverboats can dock at the marquee destinations, it also presents a tremendous opportunity for lesser known cities, villages and towns along the riverfront to carve out their own unique niche. With the right mix of marketing and shore side experiences, a lesser known destination could soon become a must see stop on future river cruises. Here too, the right mix of Government and private cooperation can yield significant results.

An example that comes to mind is Icy Strait Point in Alaska – a privately owned port outside of Hoonah that carved out a niche in the crowded Alaska cruise market by leveraging its cultural draw of a nearby Tlingit Eskimo village, natural outdoor beauty, and its position just south of Glacier Bay National Park. Today, it is thriving with 77 ship calls this past year – bringing over 200 000 visitors to the area.

I also believe there's room for growth with Germany's oceanside ports. Hamburg is a beautiful destination – and it happens to be the port from which our new ship, the

Norwegian Escape, will set sail on her first cruise this coming Friday – but the six hours it takes to maneuver from the pilot station to the port makes it less than desirable for consistent port calls. For us, it's more desirable to dock our ships in Bremen and offer our guests the opportunity to visit Hamburg on a shore excursion.

Warnemünde is a popular port for cruise lines that offer Baltic Sea cruises. While Rostock is an intriguing town – when our ships are in Warnemünde, a majority of guests decide to spend the day in Berlin. It takes over two hours to get to Berlin via motorcoach, even longer using the train service. If there was a high-speed train that could transport guests to Berlin in 90 minutes or less, I believe it would breathe some new life into Warnemünde and make it a must for ALL ships sailing the Baltic Sea.

In closing, I think it's safe to say that the German maritime industry is one of the strongest in the world. Yes, challenges may lie ahead, but your spirit of innovative history of German precision and stout commitment to this industry will keep Germany a leader for many years to come.

Thank you again for allowing me the opportunity to address this distinguished audience. Norwegian Cruise Line Holdings looks forward to working with you now and well into the future.

Statements





Dr. Steffen Knodt

Mitglied des Vorstandes,
Gesellschaft für Maritime Technik (GMT)

Sehr geehrte Herren Minister,
sehr geehrte Herren Staatssekretäre,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Nachfrage nach Wasser, Nahrung, Energie und Rohstoffen wird aufgrund der Bevölkerungsentwicklung weiter stark steigen, und somit tritt das Meer als Wirtschaftsraum in Zukunft immer mehr in den Fokus. Die effiziente und nachhaltige ökologische Erforschung, Erschließung und Gewinnung der Ressourcen aus dem Meer erfordert ein hohes Maß an innovativer nachhaltiger Technik und bietet eine Reihe attraktiver Wachstumsmärkte, insbesondere auch für die maritime Wirtschaft Deutschlands. Meerestechnik umfasst viele Querschnittstechnologien mit hohem Innovationsgrad!

Die GMT hat sich in der Vorbereitung der 9. NMK in den Branchenforen Schiffbau und Meerestechnik sowie Offshore-Windindustrie engagiert und dort Kernthemen der GMT diskutieren und letztendlich platzieren können. Ich möchte mich herzlich bei allen Akteuren für die Vorbereitung und Durchführung der Branchenforen und der 9. NMK bedanken!

1. Tiefseebergbau

Die deutsche meerestechnische Industrie engagiert sich gegenwärtig, um im Rahmen von zukünftigen kommerziellen Tiefseebergbau-Projekten die nationale Rohstoffversorgung strategisch zu sichern und neue globale Absatzmärkte für deutsche nachhaltige Technologien zu erschließen. Hierbei ist eine starke politische Flankierung dieser Aktivitäten durch die Bundesregierung – jeweils unter Berücksichtigung der umweltrelevanten Maßnahmen – erforderlich.

Die GMT begrüßt, dass das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie eine Studie zur Analyse des volkswirtschaftlichen Nutzens der Entwicklung eines kommerziellen Tiefseebergbaus in den Gebieten, in denen Deutschland Explorationslizenzen der Internationalen Meeresbodenbehörde besitzt, sowie Auflistung und Bewertung von Umsetzungsoptionen mit Schwerpunkt Durchführung eines Pilot Mining Tests ausgeschrieben hat, deren Vergabe noch in diesem Jahr erfolgen soll.

Des Weiteren ist die Unterzeichnung einer Vereinbarung zur Zusammenarbeit im Tiefseebergbau zwischen Frankreich und Deutschland auf der 9. NMK ein weiterer wichtiger

strategischer Schritt für die Fortentwicklung dieses Zukunftsmarktes. Beide Länder wollen in den nächsten Jahren ihre wissenschaftlichen und technologischen Stärken beim Abbau von marinen Rohstoffen koordinieren, um hohe Technologie- und Umweltstandards in diesem volkswirtschaftlich hochinteressanten Zukunftsmarkt zu gewährleisten. Gleichzeitig und ergänzend wurde zwischen dem Französischen Maritimen Cluster (CMF) und der DeepSea Mining Alliance (DSMA) eine Vereinbarung zur industriellen, technologischen und wissenschaftlichen Zusammenarbeit geschlossen.

Die GMT hat seit über zehn Jahren industrielle Aktivitäten zum Tiefseebergbau in Deutschland initiiert und unterstützt. Sie hat damit eine wesentliche industrielle Vorreiterrolle eingenommen. Im Jahr 2014 wurde mit Unterstützung der GMT die DeepSea Mining Alliance gegründet. Die GMT wird weiterhin gemeinsam mit der DSMA für die Unterstützung der Politik werben und die Potenziale, die ein Tiefseebergbau mit hohen Umweltstandards für Deutschland bietet, aufzeigen.

2. Zivile Maritime Sicherheitstechnik

Die NMMT/GMT-Arbeitsgruppe Zivile Maritime Sicherheitstechnik hat ein White Paper Zukunftsinitiative Securitas Maritima auf den Branchenforen Schiffbau und Meerestechnik vorgestellt. Die Arbeitsgruppe ist auf über 50 Mitglieder angewachsen. Große, international agierende Unternehmen gehören ebenso dazu wie zahlreiche kleine und mittelständische Unternehmen. Unterstützung erfährt die Initiative darüber hinaus auch von mehreren renommierten Forschungseinrichtungen.

Das Anwendungsfeld Zivile Maritime Sicherheitstechnik umfasst den Schutz maritimer Infrastrukturen wie Häfen, Wasserstraßen, Offshore-Windanlagen, die Überwachung von Seegebieten und die Sicherung der Logistikkette. Hierfür ist die Berücksichtigung und Einbeziehung des maritimen Umweltschutzes unabdingbar. Die nachhaltige Nutzung des Meeres sowie die Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben zur Sicherung des Küsten- und Umweltschutzes stellen zunehmende Anforderungen an technologische Lösungen.

Der deutsche Markt als Referenzmarkt, aber auch die von Deutschland ausgehenden Signale, mit leistungsfähiger und umweltbewusster Technologie Zukunftsaufgaben nachhaltig lösen zu können, sind von herausragender Bedeutung für die heimischen Technologieanbieter. Damit die maritimen Sicherheitstechnologien auf dem Weltmarkt

erfolgreich vermarktet werden können, müssen Einsatzspektrum sowie Zuverlässigkeit nachgewiesen werden.

Somit kommt es darauf an, markt- und produktnahe Vorhaben und deren Test- und Validierungsmöglichkeiten zu stärken. Deutsche Unternehmen, die industrieseitig jährlich ca. 40 Millionen Euro in diesen Sektor investieren, sind im internationalen Wettbewerb in vielen Bereichen der maritimen Sicherheitstechnologien Marktführer und verfügen über hervorragende Systemfähigkeiten. Damit die deutschen Unternehmen von der steigenden Nachfrage profitieren können, müssen hierfür entsprechende Fördermöglichkeiten geschaffen werden.

3. Offshore-Windenergie

Bis zum Jahre 2020 sollen mindestens 30% des elektrischen Stroms in Deutschland aus erneuerbaren Quellen stammen. Um dieses Ziel erreichen zu können, muss die Nutzung der Windenergie – insbesondere die Offshore-Windenergie – weiter ausgebaut werden. Die wirtschaftliche und umweltfreundliche Installation und der Betrieb von Offshore-Windenergieanlagen stellen hohe Anforderungen an die maritime Branche. Voraussetzungen für die wirtschaftliche und ökologische Entwicklung sind an die Offshore-Bedingungen angepasste Windenergie-Anlagen und Wartungskonzepte sowie auch die Verknüpfung von maritimem Know-how mit der Windenergie-Technik. Die GMT befürwortet die Weiterführung des Arbeitskreises Vernetzung der maritimen Wirtschaft mit der Branche der Offshore-Windenergie.

4. Industrie 4.0

Industrie 4.0 umfasst aufgrund ihres Querschnittscharakters eine Bandbreite zukunftsorientierter Technologien, die gerade für Unternehmen der maritimen Branche Herausforderungen und Perspektiven darstellen. Für die Unternehmen der Meerestechnik ergeben sich Chancen, mit individuellen und innovativen Produkten international neue Geschäftsfelder zu erschließen (Robotik, Sensorik und teilautonome/autonome Systeme). Neben Standardisierung sowie Datensicherheit sind Forschung und Entwicklung essenziell, sodass hier auch die vorhandenen Forschungsprogramme das Thema Industrie 4.0 der maritimen Branche noch stärker integrieren müssen.

5. Nationaler Masterplan Maritime Technologien (NMMT)

Der NMMT ist ein zentrales Instrument der maritimen Koordinierung der Bundesregierung und leistet einen wichtigen Beitrag zur Vernetzung der Akteure der maritimen Branche. Die GMT begrüßt, dass der NMMT in Zukunft zu einer Strategie für alle maritimen Technologien fortentwickelt werden soll. Die GMT wird dabei aber darauf achten, dass der Meerestechnik der ihr gebührende Stellenwert eingeräumt bleibt.

Nach Ansicht der GMT muss die maritime Branche in Gesamtdeutschland – gemessen an ihrem wirtschaftlichen Potenzial – eine verbesserte Wertschätzung und Sichtbarkeit erfahren; denn sie entwickelt hochinnovative Produkte, sichert und schafft Arbeitsplätze. Hierzu kann der NMMT einen maßgeblichen Beitrag leisten.

Die Begleitung durch eine koordinierende Stelle hat sich bewährt. Dies sollte mit Blick auf die Fortentwicklung zu einer maritimen Industrie-Strategie und Begleitung von Einzelmaßnahmen fortgesetzt werden.

6. Forschung und Innovation

Die deutschen Unternehmen der Offshore- und Meerestechnik bieten erfolgreich ihre Produkte auf dem Weltmarkt an. Zur Sicherung der Marktposition sind für die deutsche maritime Industrie Forschung und Entwicklung essenziell. Deutschland verfügt über eine sehr leistungsfähige Forschungslandschaft im Bereich der maritimen Technologien. In welchen Bereichen aus Sicht der maritimen Unternehmen unterstützende Strukturen an der Schnittstelle von Wirtschaft und Wissenschaft erforderlich sind, soll eine Studie des BMWi ermitteln: *Forschung, Entwicklung und Innovationen: eine Angebots- und Bedarfsanalyse der Institutionen, Strukturen und Netzwerke in der maritimen Wirtschaft*. Die GMT begrüßt diese Studie und sichert ihre Unterstützung zu.

Ein bedarfsangepasster Mittelaufwuchs des aktuellen Forschungsprogrammes Maritime Technologien der nächsten Generation und eine ressortübergreifende Forschungsförderung für die F&E-Aktivitäten der deutschen Meerestechnik verbessern die Marktposition und beschleunigen den Marktzugang deutscher Unternehmen.

Die deutsche maritime Industrie entwickelt hochinnovative Produkte und benötigt qualifiziertes Personal. Investitionen in Bildung und Qualifikation sind essenziell, denn die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands als Hochtechnologie-Land hängt direkt von den verfügbaren Arbeitskräften ab. Die Attraktivität und Potenziale der maritimen Ausbildung müssen stärker in der Öffentlichkeit kommuniziert werden.

7. Bundespolitische Flankierung der deutschen maritimen Industrie im Ausland

Deutschland ist dabei in vielen Segmenten Exportweltmeister. Auch im Bereich der Meerestechnik sind zahlreiche internationale Märkte noch durch deutsche Unternehmen zu erschließen. Eine bessere Wahrnehmung der deutschen Industrie u. a. durch politische Flankierung und Außenwirtschaftsförderung, z. B. auf Messen, sind erforderlich.

Mit der Vorstellung der Eckpunkte einer Maritimen Agenda 2025 hat die Bundesregierung auf dieser Nationalen Maritimen Konferenz eine gute Basis für die Stärkung der maritimen Branche geschaffen. Darauf gilt es nun aufzubauen und die skizzierten Initiativen umzusetzen – die GMT und ihre Mitglieder sichern hier ihre Unterstützung zu.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Heino Bade

Mitglied der Bezirksleitung,
IG Metall Bezirk Küste

Wenn man einen kurzen Blick zurückwirft auf die letzten 15 Jahre seit der ersten Nationalen Maritimen Konferenz in Emden im Jahre 2000, muss man kritisch feststellen, dass es bisher nicht gelungen ist, eine gemeinsame nationale maritime Strategie zu entwickeln. Es gibt keine gemeinsame Sichtweise bzw. Interessenlage der verschiedenen Akteure, sondern Reeder, Werften, Häfen, Zulieferer, Meerestechnik, Windindustrie verfolgen jeweils partielle Interessen, die teilweise deckungsgleich sind, teilweise aber auch den Interessen der einzelnen Partner zuwiderlaufen.

Aus Sicht der IG Metall ist es aber dringend geboten, die Diskussion über eine gemeinsame maritime Sichtweise herzustellen und insbesondere die Frage der Stärkung der industriellen Wertschöpfungsketten und einer industriellen maritimen Strategie im Zuge der Maritimen Agenda 2025 zu diskutieren und verbindliche Rahmenbedingungen festzulegen. Nur so kann es gelingen, nach den Entwicklungen der letzten Jahre – und hier insbesondere den Auswirkungen der globalen Finanzkrise – den Kern der maritimen Industrie zu stärken und wieder weiterzuentwickeln – haben wir doch einen dramatischen Verlust industrieller, maritimer Kapazitäten in Deutschland und der Europäischen Union seit 2008. Die IG Metall Küste hat gemeinsam mit industriAll europe, dem Zusammenschluss der europäischen Metallgewerkschaften, eine gemeinsame Umfrage unter den Arbeitnehmervertretungen in der Schiffbau-Industrie durchgeführt¹. Hier nur schlaglichtartig einige Entwicklungen:

In den letzten zehn Jahren von 2004 bis 2015 – insbesondere seit der Finanzkrise 2008 –

- mussten wir 17 Werftschließungen in Europa konstatieren;
- ca. 20 000 Beschäftigte sind entlassen worden (Spanien, Finnland, Kroatien, Dänemark, Vereinigtes Königreich, Deutschland ...);
- auch andere Länder, die keine Werftschließungen zu beklagen hatten, mussten einen Know-how-Verlust und einen Beschäftigungsabbau hinnehmen – so u. a. Frankreich mit über 30 %, Spanien mit über 40 %, Dänemark mit 58 % und Polen mit 75 %.

¹ AgS-Monitoring Shipbuilding, Survey on Employment in European Shipbuilding Countries, Agentur für Struktur- und Personalentwicklung, Bremen.

Blicken wir auf das Orderbuch, so konnten wir 2004 noch 754 Schiffe vermelden; 2014 sind es nur noch 436 Schiffe. In CGT sank der Auftragswert von 11,5 Millionen CGT auf 7,2 Millionen CGT.

Die strukturellen Verwerfungen sind damit noch gar nicht angesprochen, hier insbesondere das Wegbrechen der finanziellen Infrastruktur für den industriellen Großanlagenbau in Deutschland und Europa. So haben denn in der Umfrage der IG Metall Küste und industriAll Europe die Arbeitnehmervereiner als Hauptprobleme in der maritimen Industrie definiert:

1. die Finanzierung des maritimen Großanlagenbaus Schiffe, Offshore-Anlagen etc. und
2. eine fehlende industrielle Strategie für den maritimen Sektor.

Wenn man sich angesichts dieser Rahmenbedingungen der Frage nähert, welche Zukunftsthemen für die Industrie relevant sind, so muss man sehr deutlich sagen: Das Hauptthema ist, die Zukunft zu erreichen.

Wenn man den Gedanken weiter fortführt und fragt, welche Rahmenbedingungen notwendig sind, um die Zukunft zu erreichen, und welche Maßnahmen notwendig sind, um den industriellen Standort zu stärken, dann möchte ich gerne auf vier Punkte eingehen:

1. Marineschiffbau

Der europäische Schiffbau ist dadurch gekennzeichnet, dass aufgrund fehlender internationaler Regelungen auf der einen Seite kein Schutz vor globalen Wettbewerbsverzerrungen besteht und auf der anderen Seite ein restriktiver Ordnungsrahmen für den Binnenmarkt – insbesondere für den Schiffbau – besteht.

Umso bedeutender ist in diesem Zusammenhang, dass die maritime Sicherheits- und Verteidigungsindustrie aus dem Ordnungsrahmen der Europäischen Union ausgeklammert ist. Dieser Sachverhalt ist auch im Koalitionsvertrag 2013 der Großen Koalition festgehalten worden: *„Der Bereich Sicherheits- und Verteidigungsindustrie ist nicht nur aus wirtschaftlicher Sicht, sondern auch aus technologie- und sicherheitspolitischer Sicht von nationalem Interesse.“*

Daher werden wir sicherstellen, dass Kernkompetenzen und Arbeitsplätze in Deutschland erhalten bleiben sowie Technologien und Fähigkeiten weiterentwickelt werden.“

Gerade Referenzprojekte sind aus industriepolitischer Sicht von erheblicher Bedeutung und finden sich auch in der Maritimen Agenda 2025 wieder.

Umso unverständlicher ist für uns als IG Metall der Beschluss, dass das Mehrzweckkampfschiff MKS 180 europaweit ausgeschrieben wird. Diese Entscheidung ist umso befremdlicher, da sie über die Köpfe der Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen hinweg entschieden worden ist, ohne die Folgen für den Industriestandort Deutschland zu reflektieren – obwohl auf der 8. Nationalen Maritimen Konferenz beschlossen worden ist, eine eigene Dialogplattform zwischen Industrie, Politik und Gewerkschaften zu diesem Thema einzurichten.

Für uns als IG Metall geht die einseitige europäische Ausschreibung einher mit einer nachhaltigen Wettbewerbsverzerrung gegenüber den staatlichen Anbietern in Europa. Auf die nicht fortgeschriebene europäische Beschaffungspolitik mit einer einseitigen Ausschreibung eines Referenzprojektes mit einem Volumen von vier Milliarden Euro zu reagieren, hat für uns unabsehbare Folgen, u. a.:

- Schwächung der industriellen Basis
- keine vorzeigbaren Referenzprojekte im Ausland
- Know-how- und Kompetenzverlust
- Bedrohung von Standorten und Arbeitsplätzen
- Verlust von Kernfähigkeiten im Überwasserschiffbau und somit parallele Stärkung staatlicher europäischer Konkurrenten, die jeden Preis zahlen werden, um in den deutschen Markt zu gelangen

Die IG Metall Küste und die AG Schiffbau haben die klare Erwartungshaltung, dass das Mehrzweckkampfschiff MKS 180 in Deutschland gebaut wird und der militärische Überwasserschiffbau – wie der U-Boot-Bau – als Schlüssel- und Kerntechnologie definiert wird.

2. Forschung, Entwicklung und Innovation

Forschung, Entwicklung und Innovation spiegeln Schlüsselfunktionen für die Zukunft der maritimen Industrie in Deutschland wider. Schiffbau und Meerestechnik gehören zu den Technologiebranchen mit der höchsten Innovationsfrequenz. Daher haben der Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) und die IG Metall Küste im Sommer dieses Jahres einen gemeinsamen Vorschlag Innovationsoffensive für den maritimen industriellen Sektor vorgelegt.

Wenn wir uns gerne mit der Luft- und Raumfahrtindustrie vergleichen, so kann man diesen Sachverhalt bejahen, wenn man sich im Spezialschiffbau, in der Marine-Industrie, im Offshore-Bereich oder in der Meerestechnik mit den technologischen Anforderungen und der Komplexität der Produkte befasst. Im Gegensatz zur Luft- und Raumfahrtindustrie produziert die maritime Industrie jedoch faktisch keine Serien wie z. B. die Flugzeugreihen mit A320, A350, A380 etc., sondern Unikate. Die Forschungsintensität, die Förderprogramme und die öffentlichen und privaten Finanzmittel in der Luft- und Raumfahrt sind um ein Vielfaches höher als in der maritimen Industrie.

Hinzu kommt eine Verbändestruktur im industriellen maritimen Sektor, die nicht gerade förderlich ist für eine adäquate Interessenvertretung, wenn man sich die vielfältigen Verbände und Einzelinteressen von VSM, VDMA, GMT, BDSV, Wind-Verbänden etc. ansieht. Von einer schlagkräftigen gemeinsamen industriellen Interessenvertretungsstruktur sind wir Welten entfernt.

Trotzdem brauchen wir eine adäquate Innovationsförderlandschaft – oder gerade deswegen. Insofern schlagen VSM und IG Metall gemeinsam eine Innovationsinitiative vor, bestehend aus einer Erhöhung der Fördersätze für Forschung, Entwicklung und Innovation, einer Neuausrichtung der Bund-/Länder-Förderung und der Einrichtung einer zentralen technischen Koordinierungs- und Forschungsstelle, um eine intensivere und effizientere Nutzung der Förderprogramme und bessere Umsetzung von Forschungsergebnissen auf den Weg zu bringen.

3. Offshore-Windindustrie

Die Offshore-Windenergie steht nunmehr vor dem vierten Systemwechsel in den letzten zehn Jahren mit der neuerlichen Novellierung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) und dem damit verbundenen Modell der Ausschreibungen.

Die IG Metall hält diesen Weg für falsch. Gerade das EEG hat sich in der Vergangenheit auch im europäischen Kontext bewährt und mit einer industrie- und beschäftigungspolitischen Lenkungswirkung hunderttausende von neuen Jobs geschaffen. Mit dem neuen Modell des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie verlässt die Bundesregierung diesen erfolgreichen Pfad. Bis zum Oktober sollten Konsultationen durchgeführt werden. Erste Ausschreibungsrunden sind erst Ende 2016 zu erwarten. Angesichts der langen Vorlaufzeiten zur Planung von Offshore-Windparks sieht die IG Metall, dass die gerade langsam anlaufende Belegung in der Offshore-Industrie wieder in sich zusammenbricht. Dies belegt auch die aktuelle Umfrage: In den letzten zwölf Monaten konnten die deutschen Werften keine Neubaufträge für Offshore-Komponenten oder Offshore-Plattformen verbuchen!

Die zeitlichen Vorstellungen des BMWi führen dazu, dass faktisch erst ab 2017 Entscheidungen über die Zuweisung von Windparks gefällt werden können. Damit reißt spätestens ab jetzt die Auftragskette ab, weil Investitions- und Planungssicherheit für die Unternehmen erst ab 2017 besteht.

Die IG Metall fordert daher, die Kontinuität des Offshore-Ausbaus nach 2020 sicherzustellen. Ziel muss es sein, die industrielle Wertschöpfungskette in Deutschland zu stärken und den Aspekt der Industriepolitik stärker in die energiepolitische Diskussion miteinzubeziehen!

Daher fordert die IG Metall:

- die Etablierung von gemeinsamen Referenzprojekten durch Industrie und Politik
- die Verbesserung und Finanzierung von Offshore-Windkraft einschließlich entsprechender Schiffe
- die Schaffung ausreichender Übergangsfristen und Netzkapazitäten (unabhängig von der Frage des Zielsystems!)

- die Schaffung von Rechtssicherheit für Investoren, insbesondere in der Frage der Entwicklungskosten
- keine Deckelung von Kapazitätsgrenzen zum Ausbau der Energiewende für den Wind-Sektor

4. Politische Strategie

Die IG Metall begrüßt die Neuausrichtung der Maritimen Konferenzen mit vorbereitenden Foren und Workshops. Die in den Foren und Workshops erarbeiteten mehr als 200 Vorschläge ergeben allerdings noch keine maritime oder maritime industrielle Strategie. Aus Sicht der IG Metall ist es notwendig, für den Kernbereich der industriellen maritimen Branche (Werften, Zulieferer, Offshore-Wind und Meerestechnik) Kernthemen zu identifizieren und gemeinsame Schlussfolgerungen zu ziehen, damit Standort und Beschäftigung gesichert und darüber hinaus über neue Wachstumsfelder Beschäftigung aufgebaut werden kann.



Prof. Dr. Martin Skiba

Mitglied des Vorstandes,
Stiftung Offshore-Windenergie

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Beckmeyer,
sehr geehrter Herr Staatssekretär Ferlemann,
sehr geehrter Senator Günthner,
sehr geehrte Abgeordnete,
sehr geehrte Damen und Herren,

ich freue mich, Ihnen im Rahmen der 9. Nationalen Maritimen Konferenz zur Offshore-Windenergie berichten zu dürfen. Lassen Sie mich zunächst die Position bestimmen, bevor ich auf den weiteren Kurs eingehe.

Bis Ende 2015 werden wir in der Deutschen Bucht und der Ostsee Windkraftwerke mit einer Kapazität von 3 300 MW am Netz haben. Das entspricht einem Gesamtinvestitionsvolumen von zehn bis zwölf Milliarden Euro (zzgl. Investitionskosten für die Netzanbindung) oder 15 Mal die Investitionssumme für das beeindruckende Kreuzfahrtschiff Norwegian Escape, das wir gestern Abend besichtigen durften. Mit dieser Offshore-Leistung sind wir – nach Großbritannien – auf Platz zwei in Europa vorgerückt. Bis 2020 sollen es nach den Vorgaben der Bundesregierung und gemäß der in 2014 novellierten Gesetzgebung zwischen 6 500 und 7 700 MW sein.

Zum Vergleich: Auf der letzten Maritimen Konferenz in Kiel Anfang April 2013 war erst eine Offshore-Windkraftleistung von 300 MW in Betrieb – verursacht durch einen Investitionsstau, der von politischer Verunsicherung und Verzögerungen bei den Netzanschlüssen in der Nordsee ausgelöst wurde. Die Hälfte der Wegstrecke ist also innerhalb weniger Jahre erreicht worden.

Die erste Phase des Aufbaus einer jungen, innovativen Industrie, die in der Lage ist, diese Kraftwerke zu entwickeln, zu bauen und 20 bis 25 Jahre zu betreiben, haben wir damit in Deutschland erfolgreich geschafft. Das allerdings viel zu spät: 3 000 MW – das entspricht genau der Kapazität, die von der Bundesregierung bereits im Jahr 2002 in ihrem damaligen Strategiepapier zur Offshore-Windenergie als Zielmarke bis 2010 angestrebt wurde. So gesehen hinken wir mit der Entwicklung bereits rund fünf Jahre hinterher. Dies sollten wir bei den derzeitigen Diskussionen um den weiteren Ausbaupfad nach 2020 nicht vergessen.

Im Rahmen der Energiewende und im Konzert der erneuerbaren Energien spielt die Offshore-Windenergie eine besondere energiewirtschaftliche Rolle: Der Wind weht auf See beständig und stärker als an Land. Hierdurch sind wir in der Lage, bereits heute durchschnittlich mehr als 4 000 Volllaststunden zu ernten und an über 8 000 Stunden

im Jahr einzuspeisen. Wirkliche Flauten erleben wir in der Nordsee, die als eines der windigsten Meere weltweit gilt, eher selten. Die Möglichkeit zur Bereitstellung von Regelernergie kennzeichnet damit eine besondere Qualität dieses erneuerbaren Energieträgers.

Kosten senken, Rahmen sichern, Wert schöpfen, Voraussetzungen verbessern – unter diesem Motto fand zum Thema Offshore-Windenergie am 9. März 2015 in Bremerhaven das erste von mehreren vorbereitenden Branchenforen für die 9. Nationale Maritime Konferenz statt. Die Ausrichtung dieser Veranstaltung wurde vom BMWi unter Einbindung der Stiftung Offshore-Windenergie und weiterer Branchenverbände organisiert, und ich möchte mich an dieser Stelle herzlich für die hervorragende Organisation und die hohe Qualität der Diskussion beim BMWi und allen Referenten und Teilnehmern bedanken.

Kosten senken – das ist gerade bei einer jungen Industrie auf vielfältige Art und Weise über die gesamte Wertschöpfungskette möglich. Innovation auf der einen Seite, Standardisierung auf der anderen Seite sind Begriffe, die insbesondere die aktuelle Phase der fortschreitenden Industrialisierung prägen und keine Widersprüche darstellen. Während einerseits durch Innovation – z. B. größere Turbinen, neue oder optimierte Triebstrangkonzeppte, neue Fundamenttypen und Netzanschlusstechniken – zukünftig Kosten gesenkt werden können, kann andererseits auch Standardisierung einen Beitrag zur Kostensenkung leisten, z. B. durch Richtlinien für das Design der Kraftwerke bzw. Teilkomponenten der Kraftwerke.

Kooperation und Wettbewerb ist ein weiteres Begriffspaar, dessen vordergründiger Widerspruch sich bei genauerem Hinsehen einfach auflösen lässt: Durch die Zusammenarbeit der Kraftwerksbetreiber eines Clusters während des Betriebs – z. B. durch gemeinsame Vorhaltung und Nutzung schweren Geräts zum Großkomponentenaustausch oder durch die Entwicklung von gemeinsamen Notfallrettungskonzepten – lassen sich, bei gleich hoher oder sogar verbesserter Qualität, Kosten senken. Bei diesen Prozessen ist Kooperation gefragt, während die Windenergieanlagen- und Fundamenthersteller, die Unternehmen der maritimen Industrie und des Maschinenbaus einem teilweise sehr starken Wettbewerb ausgesetzt sind, um ihre Produkte und Verfahren in den Kraftwerken einsetzen zu können.

Last but not least wird mit jedem weiteren realisierten Offshore-Projekt die Erfahrungs- und Lernkurve ein Stück weiter durchschritten. Die Optimierung von Produkten

und Prozessen spielt neben den bereits genannten Faktoren eine wesentliche Rolle bei der Senkung der Stromgestehungskosten.

Dies alles kann aber nur dann effizient zur Kostensenkung beitragen, wenn auch ein ausreichendes Ausbauvolumen und eine kontinuierliche Weiterentwicklung vorhanden sind.

Meine Damen und Herren, Kostensenkungsziele können nicht an bestimmten Zieljahren politisch festgemacht werden, sondern müssen daran ausgerichtet werden, wie viel Kraftwerkskapazität ans Netz angeschlossen wird! Nur kontinuierlich laufende Projekte und ausgelastete Produktionsstätten sind der Garant für Kostensenkungen über die gesamte Produktions- und Wertschöpfungskette!

Ein weiterer wichtiger Aspekt des Branchenforums war aus diesem Grund der Blick auf die Wertschöpfung in Deutschland. Wie sensibel die deutsche Zulieferindustrie in einer solchen Phase der Industrialisierung ist, konnte man in den Jahren 2013/14 erleben. Die EEG-Novelle vom August 2014 hing lange Zeit in der Luft, Investoren verschoben aufgrund dieser politischen Unsicherheiten und Risiken ihre Finanzierungsbeschlüsse, und einige deutsche Unternehmen – insbesondere in der stahlverarbeitenden Zulieferindustrie – waren in der Folge zum Aufgeben gezwungen.

Dabei bietet der Ausbau der Offshore-Windenergie industrie-politisch einmalige Chancen. Wie das jüngste Beispiel von Siemens in Cuxhaven zeigt, entstanden und entstehen an der Küste neue Unternehmen und Produktionsstätten. Die Kraftwerke müssen nicht nur errichtet, sondern auch bis zu 25 Jahre lang betrieben und gewartet werden, was ab 2020 bereits einen jährlichen Markt in Milliardenhöhe nach sich ziehen wird. In Mittel- und Süddeutschland produzieren die Unternehmen Komponenten für die Windenergieanlagen und die Netzanbindung. So sind derzeit insgesamt bereits knapp 18 000 Arbeitsplätze in direktem oder indirektem Zusammenhang mit der Entwicklung, dem Bau und Betrieb von Offshore-Windkraftwerken in Deutschland verbunden. Darüber hinaus eröffnen sich über den heimischen Markt neue Exportmöglichkeiten. Und auch hier gilt: Der Arbeitsplatzzubau ist ebenso wie die Kostensenkung keine Frage der Zeit, sondern des Ausbauvolumens.

Für eine leistungsfähige Offshore-Industrie in Deutschland ist es auch erforderlich, die notwendige Hafeninfrastruktur vorzuhalten. Schauen wir zu unseren Nachbarn in Däne-

mark und den Niederlanden: Dort sind Esbjerg und Eemshaven zu einer gewaltigen Konkurrenz herangewachsen, wenn es um die Errichtung von Offshore-Windkraftwerken in der Deutschen Bucht geht. Für diesen Wettbewerb muss es auch in Deutschland mindestens ein bis zwei Häfen dieser Qualität und Dimension geben, damit die Wertschöpfung im Bereich der maritimen Wirtschaft und die Exportpotenziale sinnvoll gehoben werden können.

Meine Damen und Herren, bis hier und heute sind wir bereits einen langen Weg gegangen. Wir haben gemeinsam zahlreiche Herausforderungen überwunden und mehrere Systemwechsel erlebt. Seit dem 31. Juli 2015 haben wir nun ein neues Eckpunktepapier des BMWi zum Thema Ausschreibungen für die Förderung von Erneuerbare-Energien-Anlagen auf dem Tisch. Das Konsultationsverfahren wurde Ende September abgeschlossen, und die Stellungnahmen befinden sich beim BMWi in der Auswertung.

Gerne möchte ich daher an dieser Stelle auf einige aus unserer Sicht zentrale Punkte eingehen.

- Jedes zukünftige Auktionssystem sollte verschiedene Kriterien erfüllen. Zunächst einmal ist es unbedingt erforderlich, eine kontinuierliche Marktentwicklung sicherzustellen und einen möglichen Fadenriss frühzeitig zu erkennen und zu verhindern. Derzeit habe ich große Sorge, dass diese Forderung bereits heute nur noch schwer zu erfüllen ist. So ist mir zum einen kein Offshore-Windkraftwerk bekannt, das in 2020 errichtet werden soll; zum anderen hat die Bundesnetzagentur (BNetzA) in dem Beschluss zur Bestätigung des Offshore-Netzentwicklungsplans (O-NEP) 2014/24 die erste Inbetriebnahme einer weiteren Konverter-Station nach 2020 auf das Jahr 2023 verschoben. Das bedeutet, dass ein zwei- bis dreijähriger Stillstand des Ausbaus die Folge wäre – ein Umstand, der sicherlich von keinem gewollt ist. Eine Vorverlegung der Realisierung der nächsten Netzanschlüsse um zwei Jahre, so wie im zweiten Entwurf des O-NEP 2024 von den Übertragungsnetzbetreibern vorgesehen, ist daher für den weiteren energiewirtschaftlichen wie industriepolitischen Erfolg der Offshore-Windenergie unumgänglich. Hier sehe ich dringenden Handlungsbedarf!
- Ein neues Auktionsverfahren soll kostensenkend wirken. Dies ist u. a. ganz besonders eine Frage der Risikobeurteilung der Teilnehmer an den Auktionen. Je größer die Risiken von den Marktteilnehmern eingeschätzt werden,

desto größer die Risikozuschläge auf den Angebotspreis. Auktionsverfahren, die große Risiken bei der weiteren Entwicklung, der Umsetzung und dem Betrieb des Vorhabens bei dem Bieter belassen, sind daher im Nachteil. Zu den Risiken zählen z. B. das Genehmigungsrisiko (Planfeststellungsverfahren), die Dauer der Einspeisevergütung (Marktrisiko) und auch z. B. die Mindervergütung bzw. der Wegfall der Vergütung bei längeren Phasen von negativen Strompreisen an der Börse (§ 24 EEG), die nur schwer einschätzbar sind und derzeit aus der Sicht von Investoren Risikoaufschläge bei der Renditeerwartung nach sich ziehen.

- Für eine Realisierung nach 2020 sind Projekte in einer Größenordnung von ca. sechs bis sieben Gigawatt (GW) vorhanden, die über eine Baugenehmigung verfügen oder sich in einem fortgeschrittenen Stadium der Genehmigung (Erörterungstermin) befinden. Diese Projekte sollen gemäß dem Eckpunktepapier im Rahmen einer dreijährigen Übergangslösung an einer Einmalauktion teilnehmen können, die allerdings auf maximal 2 400 Megawatt (MW) beschränkt sein soll. Die Projektinhaber und -entwickler haben in den vergangenen Jahren im Vertrauen auf die bestehende Gesetzeslage erhebliche finanzielle Mittel und Anstrengungen in diese Vorhaben gesteckt. Anhand der zuvor genannten Zahlen lässt sich leicht errechnen, dass die Erfolgswahrscheinlichkeit nur zwischen rund 30 und 40 % liegt.

Meine Damen und Herren, das bedeutet, dass ca. zwei von drei Projekteigentümern per Gesetz die Möglichkeit, in ein Kraftwerk zu investieren, das sie mit Millionenaufwand über Jahre entwickelt haben, schlichtweg entzogen werden würde. Dies ist nicht zumutbar.

- Eine angemessen hohe hit-rate von mindestens 50%, verbunden mit einer angemessenen Entschädigungsregelung, ist die Voraussetzung für jegliche Akzeptanz in der Industrie. Weiterhin ist eine Einmalauktion sicherlich nicht geeignet, Kosten zu senken und den technologischen Fortschritt zu unterstützen. Bieter müssten entweder den Stand der Technik zum Zeitpunkt der Auktion einfrieren oder Risikoaufschläge auf noch nicht ausentwickelte Produkte erheben. Auch das behindert Innovation und reduziert die Spielräume zur Kostensenkung.
- Vor dem Hintergrund der großen Anzahl vorentwickelter Projekte ist es daher sinnvoll, die Übergangsphase entsprechend zeitlich zu strecken, z. B. mindestens bis zum Jahre 2025, und mehrere Auktionen durchzuführen;

ein denkbarer Weg wären hier jährliche Auktionen mit einem Volumen von mindestens 900 MW pro Jahr in der Nordsee. Darüber hinaus sind für die Offshore-Entwicklung in der Ostsee weitere Kapazitäten notwendig. Die Stiftung tritt deshalb in ihrer Stellungnahme zum Eckpunktepapier für eine Anhebung des jährlichen Auktionsvolumens in der Übergangsphase von 800 MW auf 1 200 MW pro Jahr ein.

- Die Industrie benötigt für Prototypen Test- und Demonstrationsstandorte an Land wie auf See. Jegliche neue Produktentwicklung – sei es bei den Windenergieanlagen selbst, den Gründungsstrukturen und Fundamenten, bei der Logistik oder im Netzanschlussbereich – muss auf See getestet und demonstriert werden, bevor eine Serienreife erzielt werden kann. Auktionsverfahren, bei denen die geringsten Stromgestehungskosten für den Zuschlag ausschlaggebend sind, lassen sich mit Test und Demonstration nicht vereinbaren.

Sehr geehrte Damen und Herren,
für solche Vorhaben benötigten wir einen Ausnahmetatbestand; sonst laufen wir Gefahr, Innovation abzuschneiden und eine wichtige Quelle der Kostensenkung versiegen zu lassen.

Und gestatten Sie mir zum Schluss noch eine Bitte: Bei allen bisherigen Diskussionen über den Systemwechsel beim EEG hin zu Ausschreibungen standen ausschließlich energiepolitische und energiewirtschaftliche Erwägungen im Vordergrund. Industriepolitik scheint bei der Neugestaltung bisher keine große Rolle zu spielen. So wird z. B. im Eckpunktepapier vorgeschlagen, als ausschließliches Zuschlagskriterium die niedrigsten Stromgestehungskosten anzusetzen und kein Präqualifikationsverfahren mit Mindestanforderungen an die Bieter durchzuführen.

Meine Damen und Herren,
das mag am Ende etwas zu kurz gegriffen sein, denn Energie- und Industriepolitik – beide vereint unter dem Dach des BMWi – haben hier die einmalige Chance, bei der anstehenden Reform im Rahmen der europäischen Vorgaben eng verzahnt zu agieren; diese Chance sollte die Bundesregierung unbedingt nutzen.



Martin Johannsmann

Stellvertretender Vorsitzender,
Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau
(VDMA), Marine Equipment and Systems

Meine Damen, meine Herren,

aus Sicht der maritimen Zulieferer wollen wir verschiedene Punkte festhalten. Zum einen freuen wir uns – wie ich glaube, mit Ihnen allen zusammen – über die Wahrnehmung der Politik dieser Branche. Ich sage das auch deswegen, weil es durchaus Zeiten gab, in denen das nicht selbstverständlich war. Was wir gestern und heute hier gesehen haben an Aufmerksamkeit, dazu kann man nur sagen: „Mehr geht nicht“. Und darüber freuen wir uns.

Zur Zulieferindustrie: Wer gerade den Reden der Politiker zugehört hat, stellt fest, dass dieses Wort Zulieferung nicht immer vorkommt. Jetzt könnten wir uns grämen darüber. Das tun wir aber nicht, weil wir glauben, dass es eine relativ simple Erklärung gibt, warum wir nicht im Fokus stehen. An der Größe kann es nicht liegen. Der VDMA, die Arbeitsgemeinschaft Marine Equipment and Systems, steht für 240 Mitgliedsfirmen der Branche mit insgesamt 67 000 Mitarbeitern und zwölf Milliarden Euro Umsatz.

Es ist eine mittelständisch geprägte Industrie mit vielen kleinen und mittleren Unternehmen – das ist jetzt einer der Gründe; aber ich glaube, einer der wesentlichen Gründe ist, dass wir in unserem Wirtschaften vergleichsweise wenig von politischen Einzelentscheidungen abhängen, weil es uns relativ leicht fällt, unserem Kunden – ob es Asien ist oder die USA – dorthin zu folgen, wo die Schiffe gebaut werden. Das können Häfen naturgemäß nicht und Werften auch nur eingeschränkt. Insofern sehen wir, dass es eigentlich auf diesem Vorteil der Branche beruht, und wir grämen uns nicht, dass wir nicht so sehr im Fokus stehen.

Wir glauben aber, dass die richtigen Themen hier adressiert worden sind. Ein Paradebeispiel, auf das sehr viel Zeit gegangen ist (auch inhaltlich), ist das Thema Innovationen, und ich glaube persönlich, dass gerade die Innovationskraft der deutschen Zulieferindustrie ein wesentlicher Bestandteil unserer Daseinsberechtigung ist. Ohne Innovationen, ohne Lösungen, die auf die Fragen der heutigen Zeit antworten – egal ob das Umweltschutz ist oder ob das Betriebssicherheit ist oder ob das Effizienz der Schifffahrt ist –, mit uns werden es Lösungen, ohne uns wird es schwierig.

Wenn man sich die Schiffe heutzutage ansieht: Wir hatten vor ein paar Jahren gerade bei jüngeren Ingenieur-Studenten die Situation, dass Schiffbau und Schifffahrt nicht als innovativ angesehen wurden. Ich glaube, das hat sich geändert, und es ist gut, dass sich das geändert hat. Wir glauben auch,

dass die richtigen Innovationsthemen hier angesprochen worden sind, und das wesentliche Thema ist Digitalisierung, Industrie 4.0. Ich gebe heute zu, als das anfang in der Diskussion – auch auf der Hannover Messe –, war ich zunächst skeptisch. Aber ich glaube, dass es viele Beispiele gibt, die große Chancen in der Vernetzung und in dem Nutzen der heutigen Technologie aufzeigen. Vielleicht nur als einzelnes Beispiel: SKF betreibt heute in Hamburg ein Remote Diagnostic Center, wo ungefähr 9000 Windkraftanlagen – on- und offshore – über Satellit „gemonitort“ werden. Wer die Abdeckung der heutigen Schifffahrtsrouten der Meere über Satellit kennt, weiß, dass das auch für Schiffe möglich sein sollte – wobei wir glauben, dass es sich in Zukunft nicht nur um die Betriebszustände der Schiffe handeln wird, sondern auch um Umweltschutz, um Emissionen sowie die Messung und das Nachvollziehen dieser Emissionen. Wir glauben, dass hier gerade eine Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden natürlich notwendig sein wird, und das wird sich aus unserer Sicht nicht nur auf die Betriebssicherheit, also die Vorhersage von möglichen Reparaturen oder Dockung beziehen, sondern eben auch auf die Emissionen.

Zu den Zukunftsaussichten: Ich teile die Sichtweise meines Konzern-Chefs der SKF-Gruppe, der hier ja gestern auf der Bühne war: Ich glaube, dass wir vor sehr, sehr schwierigen zwei bis drei Jahren stehen. Das hat einfach damit zu tun, dass wir ein strukturelles Überangebot an Schiffen haben, in großen Bereichen Bulker, teilweise auch Tanker. Es gibt natürlich Nischen wie die Kreuzfahrtindustrie, die eine Ausnahme darstellt, oder auch im Marine-Bereich. Ich glaube auch, dass mittel- und langfristig die Chancen im Schifffahrtsbereich enorm sind, weil wir auf Schifffahrt schlicht und einfach nicht verzichten können und keine Alternativen sichtbar sind. Daher glauben wir auch daran, dass jetzt eine gute Zeit ist zu investieren – sowohl in neue Produkte als auch in neue Services wie solche Remote Diagnostic-Angebote auch für Emissionen. Insofern gilt es, jetzt die Zeit zu nutzen. Die Auslastung wird nicht so groß sein, was Neubau angeht und was Zulieferungen für Neubau angeht; aber wir erleben auf der anderen Seite eine hohe Nachfrage nach Upgrades, nach Retrofits und für Service-Dienstleistungen.

Erlauben Sie mir noch eine letzte Bemerkung: Wir hatten seit Jahren schon vorgeschlagen, dass wir solch ein International Panel, wie wir es gestern erlebt haben, auf die Nationale Maritime Konferenz bringen. Ich glaube, die Zielsetzung, die wir damit verfolgt haben, ist aufgegangen: Es ging uns ja darum, da die Schifffahrt an sich global ist,

dass es ja auch keine nationale Angelegenheit, sondern eine globale ist. Und aus unserer Sicht war es sinnvoll und gut, wesentliche Player aus der Industrie hier auf die Bühne zu holen, um eine Außensicht auf die deutsche maritime Industrie zu geben. Und ich finde, es war eine ganz lebhaft Diskussions, es war inhaltlich auch eine gute Diskussion. Es sind viele Dinge auch offener angesprochen worden, als Politiker das vielleicht ab und zu mal können – und das Feedback aus den Kaffeepausen zeigt auch, dass durchaus Themen in Gang kommen und Diskussionen folgen, die für uns unter Umständen durchaus zum Geschäft führen, aber die insgesamt die Branche auch nach vorne bringen.

Daher finde ich, dass auch die Evolution dieser Veranstaltung als solche einen sehr, sehr guten Weg genommen hat, und wir glauben auch, dass insgesamt das Setup und die Struktur mit den Foren sinnvoll ist und erfolgreich durchgeführt worden ist.

Vielen Dank.



Alfred Hartmann

Präsident,
Verband Deutscher Reeder (VDR)

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Beckmeyer,
meine sehr verehrten Damen und Herren,

die Bundeskanzlerin und der Bundesverkehrsminister haben es gesagt: Wir brauchen das Know-how aus der Schifffahrt für die gesamte maritime Wirtschaft.

Wenn einheimische Seeleute gegen die außereuropäische Konkurrenz bestehen sollen, müssen die hohen Nebenkosten ihrer Beschäftigung von den Unternehmen genommen werden. So hat es die Europäische Kommission schon Mitte der 1990er Jahre ausdrücklich anerkannt. Deutschland hat davon bisher nur eingeschränkt Gebrauch gemacht. Das ging auch, solange es in unserer Branche brummte. Diese Zeiten sind seit sieben Jahren vorbei. Es wird höchste Zeit, dass wir die Möglichkeiten nutzen, die uns Europa bietet.

Wir müssen es schaffen, dass sich Reeder nicht mehr die Frage stellen: Warum sollte ich deutsche Seeleute beschäftigen? Sondern: Warum sollte ich sie nicht beschäftigen? Kann ich es mir leisten, sie nicht zu beschäftigen?

Dass wir maritimes Know-how auch für Innovationen in der maritimen Industrie brauchen, zeigt ein einfaches Beispiel: Es gibt die Vision des unbemannten Schiffes. Um es zu entwickeln, braucht es intensive nautische und technische Erfahrung. Um es dann von Land gesteuert zu fahren, braucht es diese erfahrenen Seeleute auch. Forschung, Entwicklung und Betrieb können bei uns stattfinden und Arbeitsplätze schaffen.

Meine Damen und Herren,
die Schifffahrt ist trotz Krisenjahren keine Abbau-, sondern eine Wachstumsbranche. Der internationale Warenverkehr wächst von Jahr zu Jahr. Die Frage ist nur, ob Reedereien vom Standort Deutschland aus in Zukunft in gleichem Maße dabei sein werden wie bisher.

Nach der Grundsatz-Entscheidung gestern in Brüssel zur HSH Nordbank liegt jetzt nochmals eine große Verantwortung bei Hamburg und Schleswig-Holstein für den Erhalt des Schifffahrtsstandortes. Wir müssen gemeinsam in den nächsten zwei Jahren alles tun, um so viele Schiffe wie möglich am Standort zu halten. Das ist ein Thema, lieber Herr Staatssekretär Beckmeyer, bei dem der Bund nicht wegsehen darf. Denn der Verbleib der Schiffe am Standort – und damit der Arbeitsplätze und Wertschöpfung in Deutschland – hat erhebliche Auswirkungen auf die Maritime Agenda der Bundesregierung. Wo stehen wir in zehn Jahren? Darüber wird jetzt beim Thema HSH entschieden.

Unsere Branche verfügt auch nach sieben Jahren schwerer See über Kreativität, Kompetenz und wirtschaftlichen Handlungsspielraum, um das Verschwinden eines Großteils der deutschen Handelsflotte vom Standort gemeinsam zu vermeiden. Es ist höchste Zeit zu handeln.

Meine Damen und Herren,
die Aussagen der Bundeskanzlerin und des Bundesverkehrsministers haben deutlich gemacht: Jetzt soll gegengesteuert werden. Die Zusagen müssen schnell von der Bundesregierung in die notwendige Form – als Gesetze und Verordnungen – gebracht werden. Wir wünschen uns Sie, Herr Staatssekretär Beckmeyer, als Treiber der Zusagen. Die Zeit läuft uns sonst davon. Je schneller wir die Entscheidungen verbindlich haben, desto schneller können wir uns daran machen, das von der Bundeskanzlerin gesetzte Ziel zu erreichen. Nämlich: die deutsche Flagge zu stärken und Ausbildung und Beschäftigung von deutschen Seeleuten zu unterstützen.

Herr Staatssekretär Beckmeyer,
Sie haben uns die Eckpunkte einer maritimen Strategie beschrieben. Wir arbeiten gern daran mit und bringen uns ein. Wir möchten von Ihnen gern erfahren, wie der weitere Arbeitsprozess aussehen und wann diese Agenda vom Bundeskabinett verabschiedet werden soll.

Meine Damen und Herren,
mit einer effektiven Förderung von grünen Innovationen an Bord kann die deutsche Handelsflotte einen wichtigen Beitrag für noch mehr Umwelt- und Klimaschutz leisten. Und ich bin zuversichtlich, dass es Politik, Wirtschaft und Gewerkschaften gemeinsam gelingen wird, das Maritime Bündnis zu stärken und so das maritime Know-how für den gesamten Standort Deutschland langfristig zu erhalten.

Vielen Dank.



Thomas Mendrzik

Vorsitzender der Bundesfachgruppe Häfen,
Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di)

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Minister Dobrindt,
sehr geehrter Minister Gabriel und
sehr geehrter Maritimer Koordinator, Herr Beckmeyer,

die maritime Wirtschaft befindet sich national, europäisch und international in einem rasanten Veränderungsprozess, der vor allem durch die Veränderung in der Seeschifffahrt und die damit verbundene Schiffsgrößenentwicklung hervorgerufen wird.

Von dieser Veranstaltung sollen Impulse ausgehen, und Probleme müssen klar benannt werden. ver.di wird keine Maßnahmen und Programme politisch und organisatorisch unterstützen, für die es keinen messbaren Nutzen für die Beschäftigten in der maritimen Wirtschaft geben wird!

Ich werde einige Themen ansprechen, die aus dem ver.di-5-Punktepapier des Branchenforums Häfen und Logistik vom 15.06.2015 stammen, und sie um aktuelle Themen aus der maritimen Wirtschaft ergänzen. Ich beginne mit der Schifffahrt:

- Die Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge ist von 442 im Jahre 2010 auf 233 im Jahre 2014 gesunken. Das ist ein Rückgang um 47%!
- Zum 30.06.2015 gab es 4 747 sozialversicherungspflichtig beschäftigte Seeleute, die bei der Knappschaft Bahn See angemeldet waren. Das ist ein weiterer Rückgang um 10% der Beschäftigten.
- Weiterhin fordert der VDR eine Änderung der Vorschrift zur Schiffsbesetzungsordnung, was eindeutig keine Verbesserung für Ausbildung und Beschäftigung für deutsche oder europäische Seeleute bedeutet, sondern weiteren Beschäftigungsabbau zur Folge haben wird. Die Ankündigung von Ihnen, Herr Minister Dobrindt, die Schiffsbesetzungsordnung in Ihrem Ministerium im Alleingang zu regeln, bedeutet das Ende des Maritimen Bündnisses, weil Sie durch Ihr Handeln die Sozialpartner außen vor halten. Die Reeder werden Ihnen das sicherlich danken.
- ver.di unterstützt alle Maßnahmen, die zur Beschäftigung deutscher Seeleute führen. Deshalb fordern wir eine Überprüfung der bisherigen Subventionen und Förderungen durch die Bundesregierung auf ihre Beschäftigungswirksamkeit. Die Steigerung des Lohnsteuereinbehaltes von 40 auf 100% für die Reeder ohne Beschäftigungssicherung sehen wir deshalb als schweren Fehler an.

- Reeder sehen den Staat als Selbstbedienungsladen an, und mit der Einhaltung von abgeschlossenen Tarifverträgen nimmt man es auch nicht so genau. Ein absolutes Negativbeispiel ist das Laschen auf Feederschiffen durch Seeleute. Obwohl dies nicht nur in deutschen Seehäfen verboten ist, hält sich der überwiegende Teil der Reeder nicht an seine selbst unterschriebenen Tarifverträge. Sind solche Vertragspartner eigentlich seriös? Die Frage geht übrigens nicht nur an die Reeder in diesem Saal. ver.di wird dieses asoziale Verhalten nicht länger hinnehmen.

Die deutschen Seehäfen stehen insgesamt vor großen Herausforderungen. Der fortschreitenden Automatisierung, dem demografischen Wandel in der Hafenwirtschaft und der Belastung der Beschäftigten durch Megaschiffe muss mit einer Agenda zum Schutz und zur Fortentwicklung von Beschäftigung in den deutschen Seehäfen begegnet werden.

Diese Aufgabe kann nicht nur allein durch die Sozialpartner geschultert werden, sondern bedarf auch staatlicher finanzieller Unterstützung. Als Beispiel nenne ich hier die Beteiligung des Staates an einem Demografie-Fonds.

Staatliche Förderung kann sich nicht nur auf Forschungsmittel beschränken, sondern muss auch den sozialen Wandel in den Häfen mitgestalten. Auch die Reeder sind an den durch sie verursachten Kosten angemessen zu beteiligen; Transport und Logistik kann es nicht zum Nulltarif geben, auch wenn die Werbung das dem Verbraucher suggeriert. Einer zahlt am Ende für die Leistung – leider sind es in der Logistik oft die Beschäftigten.

Die deutschen Seehäfen befinden sich in einem harten Wettbewerb mit den großen Westhäfen Rotterdam und Antwerpen. Durch aufwändige Planfeststellungsverfahren zur Fahrrinnenanpassung von Elbe und Weser, die anschließend durch die Umweltverbände beklagt werden, verschlechtert sich die Wettbewerbssituation weiter. Deshalb ist es umso wichtiger, dass die Hinterlandanbindungen als Wettbewerbsvorteil weiterentwickelt werden, um letztendlich die Beschäftigung in den deutschen Seehäfen abzusichern. Wenn mit deutschen Steuergeldern bessere Infrastrukturmaßnahmen realisiert werden, die den Westhäfen Vorteile verschaffen, gefährdet dies Arbeitsplätze in Hamburg, Bremerhaven und zukünftig auch in Wilhelmshaven. Ein Negativbeispiel ist die Verteilung von Mitteln aufgrund der Planco-Studie zum Ausbau und Erhalt der Binnenwasserstraßen. Hier werden einseitig die Westhäfen bevorzugt und der bessere Anschluss an das

Kanalnetz für die deutschen Nordseehäfen vernachlässigt. Nachdem der Europäische Gerichtshof Fakten zur Wasserrahmenrichtlinie geschaffen hat, muss das Bundesverkehrsministerium mit den zuständigen Planungsbehörden hier zügig eine nachgebesserte Planung beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig vorlegen, damit weiterer Schaden für die Nordseehäfen und ihre Beschäftigten vermieden wird. Zurzeit ist nicht erkennbar, dass dies geschieht.

Hier erwarten wir von Ihnen, Herr Minister Dobrindt, dass Sie dafür Sorge tragen, dass Mittel und Ressourcen zur Verfügung gestellt werden, damit die Arbeiten zu den Fahrrinnenanpassungen zeitnah umgesetzt werden. Der Zeitrahmen für diese Vorhaben ist auch unter rechtsstaatlichen Aspekten eindeutig zu lang.

Ein weiteres Sorgenkind ist aus unserer Sicht der Ostseeraum. Hier wird mit öffentlichen Mitteln in Infrastruktur investiert, ohne darauf zu achten, welche Beschäftigungseffekte an den Standorten ausgelöst werden. In der Konsequenz bedeutet das, dass die Ladung dem Weg der billigsten Arbeitskosten folgt und wir nicht Wachstum, sondern Verlagerung sehen. Hier fordern wir den ZDS auf, mit seinen Mitgliedsunternehmen und ver.di Tarifstandards zu entwickeln, um Tarifbindung herzustellen. Mitgliedschaft ohne Tarifbindung fördert nur einen ruinösen Wettbewerb und geht zu Lasten der Beschäftigten sowie der öffentlichen Haushalte.

Abschließend weise ich auf die auf dem Autoterminal der BLG in Bremerhaven bestehende Konfliktsituation zwischen ver.di und der BLG hin. Hier geht es darum, einen in der Krise entstandenen Absenkungstarifvertrag abzulösen und den Beschäftigten eine Perspektive zu bieten. Wir haben sowohl vom Bürgermeister des Landes Bremen als auch vom Oberbürgermeister der Seestadt Bremerhaven gehört, welchen Stellenwert die Hafenwirtschaft im Allgemeinen und der Automobilumschlag für Bremerhaven hat. Hier wurde insbesondere der Stellenwert von Beschäftigung und guter Arbeit betont. Der Vorstandsvorsitzende der BLG hat ver.di in einem Spitzengespräch eine Rückentwicklung in die Tarifstandards des zentralen Flächentarifvertrags zugesichert. Er teilt damit die Auffassung von ver.di, dass der Absenkungstarifvertrag für den Automobilumschlag in Bremerhaven keine Zukunft hat. Anders als in der Schifffahrt ist das ein Beispiel für gelebte Sozialpartnerschaft!

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.



Harald Fassmer

Vorsitzer,
Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM)

Sehr geehrte Damen und Herren,

allen, die an der Vorbereitung und Durchführung der Branchenforen und der Konferenz selbst mitgewirkt haben, möchten auch wir ganz herzlich danken!

Als VSM, gemeinsam mit der IG Metall, haben wir uns in diesem Jahr besonders auf das Thema „Innovationsoffensive“ fokussiert. Umso mehr freuen wir uns, dass die Bemühungen des Maritimen Koordinators, der Fachbeamten und vor allem der Abgeordneten des Deutschen Bundestages endlich Bewegung in die richtige Richtung bewirkt haben. Vielen Dank!

Die Erhöhung des Haushaltsansatzes für die Förderung der Innovationskraft des Schiffbaus ist ein wichtiger Schritt. Denn im internationalen Wettbewerb kann sich die deutsche Schiffbauindustrie nur mit überlegener Technik behaupten.

Doch Innovationen voranzutreiben, birgt auch immer ein hohes technisches und wirtschaftliches Risiko für die überwiegend mittelständisch geprägte Industrie. Die Innovationsförderung des Bundes in Kooperation mit den Ländern kann dabei das entscheidende Zünglein an der Waage sein.

Mit der Erhöhung des Bundesanteils an der Innovationsförderung ist der Bund den Ländern einen großen Schritt entgegengekommen. Für die Bundesländer ergibt sich hieraus eine große Chance, denn künftig sollen für jeden Euro aus dem Land zwei aus dem Bund dazukommen. Nun müssen die Küstenländer den Ball aufnehmen und ihrerseits alles Notwendige tun, damit die Erhöhung der Innovationsförderung auch bei den Unternehmen ankommt.

Ebenso begrüßen wir die an die Bundesregierung erhobene Forderung, das Forschungs- und Entwicklungsprogramm des Bundeswirtschaftsministeriums Maritime Technologien der nächsten Generation nicht nur über das laufende Jahr hinweg zu verlängern, sondern auch aufzustocken. Allen Beteiligten, die hier mit viel Einsatz geholfen haben, möchten wir ebenso ganz herzlich danken!

Auch unser Vorschlag einer institutionellen Verbesserung in der maritimen Forschungslandschaft wurde vom BMWi aufgegriffen. Die hierzu beauftragte Studie wird den Bedarf ermitteln und Implementierungsvorschläge vorlegen. Und dann hoffen wir selbstverständlich auf eine schnelle Umsetzung!

Schließlich freuen wir uns, dass das BMWi mit einer Machbarkeitsstudie nun die Voraussetzungen für einen Pilot Mining Test im Tiefseebergbau schaffen will – ein sehr wichtiger Schritt, damit hier ein weiteres maritimes Wachstumssegment entstehen kann.

Es gibt also positive Entwicklungen, nachdem es im Juni noch nach Stillstand aussah. Das ist erfreulich, doch leider gehen zur selben Zeit auch andere Signale von dieser Bundesregierung aus, z. B. mit dem Beschluss, den Überwassermarineschiffbau nicht mehr zu den deutschen Schlüsseltechnologien zu zählen. Dass ausgerechnet das bisher größte Marine-Programm Deutschlands, das Mehrzweckkampfschiff MKS 180, als Pilotprojekt für eine europäische Beschaffung erhalten muss, wird auch von unseren ausländischen Kollegen als klare Absage an die heimische maritime Industrie verstanden.

Ähnliches gilt für den politisch definierten maritimen Markt der Offshore-Windenergie. Hier wurde ein großes Wertschöpfungspotenzial für Schiffbau und Meerestechnik gesehen, doch heute herrscht überwiegend Ernüchterung.

Wir sehen auch anhand dieser Beispiele die Notwendigkeit einer gemeinsamen, stringenten maritimen Strategie – auch mit dem Ziel, die Systemkompetenz und eine lückenlose Wertschöpfungskette in Deutschland zu erhalten. Die Eckpunkte, die der Maritime Koordinator gestern diesbezüglich vorgetragen hat, gehen zweifellos in die richtige Richtung. Insofern hoffen wir, dass das Bundeskabinett möglichst bald eine entsprechende Beschlussfassung vornehmen wird.

Und natürlich sehen wir uns auch als Unternehmen gefordert. Neben der Verantwortung den Mitarbeitern gegenüber und der Aufgabe, uns täglich den Herausforderungen im globalen Wettbewerb stellen zu müssen, kommt es ganz besonders auf unsere Bereitschaft an, in die Entwicklung neuer innovativer Technologien zu investieren. Und schließlich, und hier spreche ich insbesondere die herstellende Industrie an, müssen wir unsere Handlungsempfehlungen an die Politik künftig noch viel besser abstimmen.

Dass die maritimen Leitverbände VSM, VDR und ZDS und andere in den vergangenen Monaten oft gemeinsam nach Verbesserungen für den maritimen Standort Deutschland gerufen haben, finde ich sehr gut.

Nur gemeinsam wird es uns gelingen, den Menschen zu erklären, wie groß das Zukunftspotenzial ist, das sich aus der vielseitigen Nutzung der Meere ergibt. Ob nun einfach nur als Verkehrsweg oder als Wirtschaftsraum – es geht immer um hochinnovative Technologien.

Die Nationale Maritime Konferenz ist und bleibt daher von herausragender Bedeutung.

Vielen Dank.



Klaus-Dieter Peters

Präsident,
Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS)

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Beckmeyer,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete des
Bundes und der Länder,
sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen aus der
maritimen Wirtschaft,
sehr geehrte Damen und Herren,

um die wenigen Minuten, die mir zur Verfügung stehen, zu
nutzen, komme ich direkt zum Thema:

Meine Damen und Herren,
der Seehafenwirtschaft in Deutschland geht es derzeit trotz
schwieriger Rahmenbedingungen überwiegend gut – das
Wachstum im vergangenen Jahr betrug 2,2%. Allerdings
sehen wir durchaus dunkle Wolken am Horizont.

Um den Standort und die maritime Wirtschaft insgesamt
zukunftsfähig zu machen, benötigen wir daher vor allem:

- einen zügigen Ausbau der maritimen und allgemeinen
Infrastruktur,
- eine Intensivierung der Technologieförderung und, ganz
besonders,
- faire Wettbewerbsbedingungen auf EU-Ebene.

Diese Kernpunkte sind Bestandteil einer zielgerichteten
maritimen Strategie, und sie müssen Bestandteil des
zukünftigen Nationalen Hafenkonzeptes sein. Maritime
Strategie und das Nationale Hafenkonzept wiederum
müssen integrale Bestandteile der deutschen Verkehrs-
und Wirtschaftspolitik der Bundesregierung werden.

Meine Damen und Herren,
den Hafen als umfassende Wirtschaftseinheit gibt es in der
Regel in Deutschland nicht. Die deutschen Häfen bestehen
ganz überwiegend aus öffentlicher Infrastruktur und
privater Suprastruktur – also Hafenunternehmen, die mit
unterschiedlichen Unternehmensstrategien, Wirtschafts-
konzepten und Produkten in einem intensiven und harten
Wettbewerb stehen.

Der ZDS vertritt über 190 dieser Seehafenunternehmen
an mehr als 20 Seehafenstandorten von Emden bis Uecker-
münde. Unsere Mitgliedsunternehmen konkurrieren
zum einen untereinander, aber vor allem mit Wettbewer-
bern in belgischen, holländischen, polnischen und in
Mittelmeerhäfen. Dieser Leitgedanke von privatwirtschaft-
licher Konkurrenz und Vielfalt zwischen den Seehäfen

ist wichtig – auch wenn es darum geht, politisch erwogene Kooperations- oder Verlagerungspotenziale zu diskutieren.

Derartige Denkansätze werden immer wieder ins Gespräch gebracht, zuletzt auch in die Diskussion um das Nationale Hafenkonzert. Diesen dem bestehenden Wettbewerb entgegenlaufenden Steuerungsansatz lehnen wir als Seehafenwirtschaft strikt ab!

Meine Damen und Herren, das Nationale Hafenkonzert muss unserer Meinung nach darauf abzielen, die Bedingungen und die Effizienz der Lieferketten, die über die deutschen Seehäfen führen, zu verbessern und die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen in einem auch durch den Markteintritt neuer Wettbewerber im Ausland hart umkämpften Marktumfeld zu verbessern. Im Vordergrund steht hier der längst überfällige Ausbau der seewärtigen Erreichbarkeit unserer Häfen insbesondere über die Elbe, die Weser und den Nord-Ostsee-Kanal.

Auf der Kostenseite gehören hierzu auch Umweltauflagen, die nur für deutsche oder nordeuropäische Häfen gelten, die Lkw-Maut und auch Eisenbahn-Trassenpreise. Eingetrübt wird die Entwicklung in den deutschen Seehäfen derzeit durch die Russlandkrise, die Abkühlung im Warenaustausch mit China und – heute schon absehbar – Probleme der Automobilindustrie.

Dennoch, meine Damen und Herren, die Prognosen aller Wirtschaftsexperten geben Grund für Zuversicht und Anlass, unsere Bemühungen in Sachen Infrastrukturausbau, Technologieführerschaft und faire Wettbewerbsbedingungen weiter zu intensivieren. Zur Verkehrsinfrastruktur ist eigentlich schon alles zentral gesagt worden:

Ohne einen reibungslosen Güterverkehr ist die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands extrem bedroht. Dies können wir uns als Wirtschaftsstandort und Exportnation nicht leisten – erst recht nicht angesichts der großen Aufgaben, die uns durch die derzeitige Flüchtlingskrise gestellt werden. Wir brauchen eine starke Wirtschaft, und eine starke Wirtschaft braucht eine starke Infrastruktur.

Der derzeitige Investitionshochlauf der Bundesregierung ist daher richtig. Aber er kann ohne Planungs- und Umsetzungskapazitäten, ohne verschlanktes Bau- und Planungsrecht und ohne kosteneffiziente Umsetzung nicht funktionieren.

Meine Damen und Herren, entscheidend für den Erfolg der deutschen Seehäfen ist darüber hinaus, ob es gelingt, die in der Vergangenheit erlangte Technologieführerschaft zu behaupten.

Eine Voraussetzung hierfür ist zielgerichtete Forschung als wesentliche Triebfeder für die technologische Entwicklung und Innovation in den deutschen Seehäfen. Schnellere Abläufe, gesteigerte Flächeneffizienz, weniger Lärm, mehr Beschäftigung: ISETEC ist ein nachweislich erprobtes Erfolgsmodell – und darum benötigen wir eine Wiederaufnahme. Die tatkräftige Unterstützung der öffentlichen Hand ist hier für uns unverzichtbar, und wir sind für die Worte des Ministers und die gute Unterstützung aus dem Bundestag, dem Haushaltsausschuss und aus den Ministerien dankbar.

Neben dem wasser- und landseitigen Infrastrukturausbau und der Festigung unserer technologischen Führerschaft ist der ordnungspolitische Rahmen für unsere Tätigkeit von entscheidender Bedeutung. Fehlgeleitete Vorstöße aus Brüssel bereiten uns hier nach wie vor große Sorgen und Probleme. Deshalb muss gewährleistet sein, dass einheitliche Wettbewerbsbedingungen zwischen den europäischen Häfen sichergestellt sind.

Es darf nicht sein, dass z. B. durch die Art der Erhebung der deutschen Einfuhrumsatzsteuer oder unterschiedlich gestaltete oder auch unterschiedlich umgesetzte Umweltstandards innerhalb der Europäischen Union der Wettbewerb verzerrt wird.

Eine gute Infrastruktur, Technologieführerschaft (insbesondere bei der Digitalisierung), eine auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit unseres Standortes und unserer Produkte ausgerichtete Ordnungspolitik: Das sind die zentralen Themen der maritimen Wirtschaft. Bei diesen Vorhaben und Zielen danken wir für Ihre Unterstützung, meine Damen und Herren.

Unsererseits sind wir weiterhin bereit, unserer Verantwortung für die Entwicklung des Arbeitsmarktes nachzukommen und dabei auch Menschen zu qualifizieren und zu integrieren, die ansonsten Probleme auf dem ersten Arbeitsmarkt haben. Sorgen Sie bitte dafür, dass sich diese Gedanken in der maritimen Strategie der Bundesregierung, im Nationalen Hafenkonzert und in der Verkehrs- und Wirtschaftspolitik für unser Land wiederfinden!

Vielen Dank.

Eckpunkte einer Maritimen Agenda 2025

I. Maritime Wirtschaft: Schlüsselbranche mit hohem Wachstumspotenzial

Die maritime Wirtschaft ist von zentraler Bedeutung für die Exportnation Deutschland. Rund 95 % des interkontinentalen Warenaustauschs erfolgen über den Seeweg. Die deutsche Industrie ist auf eine sichere Versorgung mit Rohstoffen und Energieträgern angewiesen. Deutschland hat daher ein überragendes Interesse an einer leistungsstarken, international wettbewerbsfähigen maritimen Wirtschaft.

Für die maritime Industrie eröffnen sich mit der zunehmenden Nutzung der Meere und der Erschließung von Energiequellen, Rohstoffen und Nahrungsmitteln neue Wachstumsmärkte. Dies geht mit steigenden Anforderungen an Umweltverträglichkeit und Sicherheit des Seeverkehrs einher.

Angesichts des wachsenden Welthandels und Seetransports sowie neuer Absatzmärkte bleiben Reedereien als Dienstleister bei der Nutzung der Meere unverzichtbar. Mit dem Anstieg des weltweiten Waren- und Personenumschlags sind effiziente Logistikdienstleistungen gefragt; Basis hierfür sind leistungsfähige Seehäfen und Hinterlandanbindungen.

II. Leitbilder der maritimen Politik der Bundesregierung

Mit Blick auf die Herausforderungen und Chancen für die maritime Wirtschaft verfolgt die Bundesregierung folgende Ziele:

1. Forschung, Entwicklung und Innovationen stärken – Technologieführerschaft sichern und ausbauen

Die Zukunftsfähigkeit der maritimen Branche hängt von der Entwicklung neuer Technologien und marktfähiger Innovationen ab. Die Systemfähigkeit von Produkten und die Entwicklung von Systemkompetenz, d. h. die Fähigkeit, ganze Wertschöpfungsketten entwickeln und bearbeiten zu können, ist ein wichtiger Wettbewerbsfaktor.

Ziele:

- verstärkte Investitionen in Forschung, Entwicklung und Innovation anreizen
- Forschungsergebnisse in Marktprodukte umsetzen
- Systemkompetenz ausbauen
- Technologieentwicklung auch branchenübergreifend voranbringen
- Erhöhung der Sichtbarkeit der maritimen Wirtschaft als Hightech-Branche
- Marktanteile der deutschen Industrie stärken und Weltmarktführerschaft in zentralen Segmenten erreichen/sichern

1.1. Innovationsförderung im Schiffbau

Mit dem Förderprogramm Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze wurde die deutsche Werftindustrie in den vergangenen Jahren durch Bund und Länder zielgerichtet unterstützt. Seit dem Programmbeginn sind Anträge mit einer Gesamtförderhöhe von 160,5 Mio. Euro bewilligt worden. Werften konnten Risiken bei der Umsetzung innovativer Projekte mindern und ihre Marktchancen verbessern.

Maßnahmen:

- perspektivische Aufstockung der Bundesmittel im Rahmen einer Erhöhung des BMWi-Gesamthaushalts
- optimale Nutzung der Fördermittel in gemeinsamer Verantwortung mit den Bundesländern; dazu gehört eine Anpassung des Kofinanzierungsschlüssels
- Evaluation des Programms für den Zeitraum 2010 bis 2015
- kontinuierlicher institutionalisierter Dialog mit Branchenakteuren über Forschungsschwerpunkte und Verfahrensinstrumente (u. a. LeaderSHIP-Dialog)

1.2. Förderung von Technologieentwicklung und Anwendung

Die zielgerichtete Förderung von Technologieentwicklung und maritimen Anwendungen steht im Mittelpunkt des Forschungsprogramm Maritime Technologien der nächsten Generation, für das der Bund jährlich rund 32 Mio. Euro zur Verfügung stellt. Das Programm trägt dazu bei, dass Unternehmen ihre Investitionen in Forschung und Entwicklung konsequent an den Marktbedürfnissen ausrichten. Hierbei kann die Branche auf die Expertise leistungsfähiger Forschungseinrichtungen in Deutschland zurückgreifen, die alle Technologiefelder weitgehend abdecken. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie evaluiert derzeit die bestehenden Forschungsstrukturen in Deutschland, um den Bedarf für eine koordinierende Institution zu klären. Die Ergebnisse der Studie werden mit der Branche konsultiert.

Maßnahmen:

- Verlängerung des Forschungsprogramms bis 2017
- perspektivische Aufstockung der Programmtitel im Rahmen einer Erhöhung des BMWi-Gesamthaushalts
- Evaluation des Programms für den Zeitraum 2011 bis 2015 und Vorbereitung eines neuen Programmrahmens ab 2018
- stärkere Nutzung von Synergien mit anderen Branchen und Förderprogrammen
- Analyse des Bedarfs für eine koordinierende Institution, die übergreifende Fragestellungen der Technologieentwicklung aufgreift
- Steigerung der gegenseitigen Deckungsfähigkeit zur Innovationsförderung

1.3. Den Nationalen Masterplan Maritime Technologien fortentwickeln

Der Nationale Masterplan Maritime Technologien unterstützt die Wirtschaft erfolgreich, die Wachstumspotenziale der maritimen Technologien besser zu nutzen, insbesondere durch verstärkte Vernetzung und Kooperation. In Deutschland agieren viele mittelgroße Unternehmen, die in ihren Nischen zum Teil Weltmarktführer sind; allerdings fehlen überwiegend große Systemanbieter. Die Einsatz-

gebiete der maritimen Technologien sind sehr vielfältig, was ihre öffentliche Wahrnehmung bislang erschwert. Daher wird es künftig entscheidend sein, auch Bereiche wie den Schiffbau und die Zulieferindustrie verstärkt einzubinden. In zentralen Feldern wie der Offshore-Windenergie, dem Tiefseebergbau oder der zivilen maritimen Sicherheitstechnik konnten bereits wichtige Weichen gestellt werden.

Maßnahmen:

- Fortentwicklung des NMMT zu einer umfassenden Industriestrategie für die maritimen Technologien unter Einbeziehung aller Akteure
- Erweiterung auf Handlungsfelder mit strategischer Bedeutung wie z. B. Green Shipping und Industrie 4.0

2. Zukunftsmärkte erschließen

Die Globalisierung eröffnet auch der maritimen Wirtschaft neue Märkte mit hoher Dynamik. Wachstumsimpulse liefern die wachsende Standortkonkurrenz und zunehmende Globalisierung der Warenströme, der steigende Energiebedarf und die zunehmende Bedeutung erneuerbarer Energien vor dem Hintergrund des Klimawandels sowie eine perspektivische Rohstoffverknappung. Um im globalen Wettbewerb wichtige Marktanteile zu sichern, wird es entscheidend sein, dass die Unternehmen innovative, technisch anspruchsvolle Produkte und Verfahren anbieten können.

Ziele:

- Potenziale bestehender maritimer Wachstumsmärkte weltweit nutzen und neue Wachstumsmärkte identifizieren
- hohe technologische Sicherheitsstandards zum Schutz von Mensch und Umwelt setzen

2.1. Offshore-Windenergie

Die Offshore-Windenergie ist eine wichtige Säule der Energiewende und ein bedeutender Wirtschafts- und Wachstumsfaktor insbesondere in den norddeutschen Bundesländern. Bei der Entwicklung und Etablierung der relativ jungen Offshore-Technologie kann die traditionelle maritime Wirtschaft einen wichtigen Beitrag leisten. Der Aus-

bau und Betrieb von Windparkanlagen auf See sowie deren Netzanbindung an Land erfordern die Entwicklung leistungsfähiger und innovativer Spezialschiffe ebenso wie den Bau komplexer Strukturen, Fundamente und Plattformen. In Zukunft sollten dabei noch stärker Maßnahmen zur Hebung von Kostensenkungspotenzialen unterstützt werden. Auch im Zusammenhang mit der Netzanbindung von Offshore-Windparks sind Initiativen zur Beschleunigung der Realisierung von Netzanbindungen zu begrüßen.

Maßnahmen:

- Schaffung wettbewerbsgerechter Ausschreibungsregelungen für die Offshore-Windenergie und Sicherung eines kontinuierlichen Ausbaupfades
- Erforschung und Entwicklung innovativer Netzanbindungskonzepte mit Blick auf Beschleunigungs- und Kostensenkungspotenziale
- Weiterentwicklung von Gründungsstrukturen unterstützen
- Fortsetzung der projektbezogenen Förderung des Arbeitskreises Vernetzung der maritimen Wirtschaft mit der Branche der Offshore-Windenergie
- gemeinsame Abstimmung des künftigen Bedarfes hinsichtlich maritimer Technologien durch Offshore-Windindustrie und maritime Industrie

2.2. Offshore Öl und Gas

Offshore Öl & Gas-Technologien gewinnen zunehmend an Bedeutung für die Sicherung der Energie- und Rohstoffversorgung. Bereits heute stammen große Anteile der Öl- und Gasversorgung aus der Offshore-Förderung; hier steigt der Anteil der Förderung aus größeren Meerestiefen besonders stark an. Die Prozesskette umfasst die Erkundung und Exploration, Förderung und Transport sowie die Verarbeitung von Öl- und Gasressourcen.

Maßnahmen:

- politische Flankierung auf wichtigen Exportmärkten der deutschen Industrie verstärken
- aktive politische Begleitung der internationalen Standardisierung und Harmonisierung

2.3. Zivile maritime Sicherheit

Die Organisation und Abwicklung vieler maritimer Aktivitäten erfordert den Einsatz komplexer technischer Überwachungs- und Monitoring-Systeme, um ein hohes Sicherheitsniveau zu gewährleisten und Sicherheitsrisiken zu verringern. Das Anwendungsfeld der zivilen maritimen Sicherheit umfasst beispielhaft den Schutz maritimer Infrastrukturen wie Häfen oder Offshore-Windenergieanlagen, die Sicherung von Logistikketten, die maritime Verkehrssicherheit, den Grenzschutz im küstennahen Bereich sowie Aufgaben des maritimen Umweltschutzes. Deutsche Unternehmen sind im internationalen Wettbewerb in vielen Bereichen der maritimen Sicherheitstechnologien Marktführer. Um diese Position auf dem Weltmarkt zu halten, sind neue Technologieentwicklungen im marktnahen Bereich mit hohem praktischen Anwendungswert erforderlich.

Maßnahmen:

- stärkere Nutzung von Synergien im Bereich der Luft- und Raumfahrt im Wege einer besseren Koordinierung der Förderprogramme; u. a. Fortsetzung der projektbezogenen Förderung der beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) eingerichteten Forschungsstelle Maritime Sicherheit
- Aufbau einer marktnahen, dezentralen Teststruktur zur anwendungsnahen Erprobung von maritimen Sicherheitstechnologien (sog. integrierter Demonstrator) unter Einbeziehung von Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen und der öffentlichen Verwaltung; Prüfung, ob dies im Rahmen des in der Erstellung befindlichen Innovationsprogramms zur Unterstützung von Diversifizierungsstrategien von Unternehmen der Verteidigungsindustrie in zivile Sicherheitstechnologien möglich ist

2.4. Tiefseebergbau

Mineralische Rohstoffe aus dem Meer können dazu beitragen, die Versorgungssicherheit Deutschlands mit wichtigen Rohstoffen langfristig zu gewährleisten. Eine Vorreiterrolle Deutschlands erlaubt es zugleich, auf internationaler Ebene höchste Umweltstandards durchzusetzen. Deutschland verfügt seit 2006 über eine Explorationslizenz für Manganknollen im Pazifik und seit 2015 über eine weitere Lizenz zur Exploration von polymetallischen Sulfiden im Indi-

schen Ozean. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie hat eine Bedarfs- und Machbarkeitsstudie vergeben, um Voraussetzungen zur Durchführung eines Pilot Mining Tests zu prüfen.

Maßnahmen:

- Erstellen einer Roadmap mit dem Ziel der Durchführung eines Pilot Mining Tests
- Ausbau der internationalen Zusammenarbeit im Bereich Tiefseebergbau unter Nutzung bestehender bilateraler Kooperationsstrukturen

2.5. Autonome meeres-technische Systeme

Aufbau, Wartung, Monitoring sowie Rückbau von Offshore-Strukturen werden in den kommenden Jahren erheblich an Bedeutung gewinnen. Im Fokus des BMWi-Forschungsschwerpunktes Technologien und Innovationen für Monitoring im Meer (TIMM) stehen neue innovative Technologien für effiziente Meeresüberwachungstechnologien, für die systematische, automatisierte Überwachung, Inspektion und Protokollierung von technischen Komponenten, Systemen und Prozessen sowie relevanter Umweltparameter auch über längere Zeiträume. Die Unterwasseranlagen unterliegen sehr hohen Anforderungen in Bezug auf Sicherheit und Zuverlässigkeit. Deutsche Unternehmen verfügen hier über ein besonderes Know-how.

Maßnahme:

- Vernetzung der Offshore-Industrie und der meeres-technischen Branche zur Unterstützung der gemeinsamen Entwicklung von Inspektions- und Wartungstechnologien

3. Internationale Wettbewerbsfähigkeit stärken

Die maritime Wirtschaft in Deutschland ist stark exportorientiert. Mehr als 90 % des Jahresumsatzes der deutschen Werften werden im Auslandsgeschäft erwirtschaftet. Bei der deutschen Schiffbauzulieferindustrie liegt der Exportanteil bei rund 75 %; sie ist damit weltweit führend. Die Auslandsmärkte sind entscheidend für den langfristigen Erfolg der deutschen maritimen Branche. Dies gilt auch für die Handelsschifffahrt.

Ziele:

- Schaffung chancengleicher Wettbewerbsbedingungen für deutsche Unternehmen („Level Playing Field“)
- Unterstützung deutscher Unternehmen auf den Exportmärkten
- Schifffahrtsstandort stärken, deutsche Flagge europäisch wettbewerbsfähig gestalten

3.1. Exportfähigkeit deutscher Unternehmen stärken

Im Schiffbau haben staatliche Finanzierungsinstrumente eine große Bedeutung für das Bestehen im internationalen Wettbewerb. Während die Bauzeit- und Werftenfinanzierung in der Zuständigkeit der Bundesländer liegt, hat die Bundesregierung erhebliche Anstrengungen unternommen, um größtmögliche Flexibilität zur Absicherung und Unterstützung bei Absatzfinanzierungen zu gewährleisten. Auf die Werftindustrie entfällt der mit Abstand größte Anteil der Exportkreditgarantien; im Jahr 2014 waren es rund 5,5 Mrd. Euro. Seit Einführung des Schiffs-CIRR-Zinsausgleichssystems wurden insgesamt 103 Schiffsneubauten mit einem Auftragsvolumen von rund 14,7 Mrd. Euro positiv entschieden. Darüber hinaus wird die Erschließung von Auslandsmärkten im Bereich der maritimen Wirtschaft für deutsche Unternehmen insbesondere im Rahmen des Programms Markterschließung für KMU, durch die BMWi-Beteiligung an Auslandsmessen sowie durch das Standortmarketing der bundeseigenen Gesellschaft German Trade and Invest (GTAI) ermöglicht.

Maßnahmen:

- Fortführung eines flexiblen, einzelfallgerechten Einsatzes der Finanzierungsinstrumente durch den Bund unter Ausnutzung aller rechtlichen Handlungsspielräume
- verlässliche Gestaltung der Exportkontrolle
- Ausweitung der Aktivitäten zur Erschließung von Auslandsmärkten für die maritime Wirtschaft (u. a. Delegationsreisen im Ausland, um Sichtbarkeit der Branche zu erhöhen; Messgeförderung sowie im Einzelfall auch durch Government-to-Government-Memoranden)

3.2. Nationale industrielle Kernfähigkeiten im Marineschiffbau erhalten

Der Marineschiffbau, der durch enge Kooperationsbeziehungen zu mehr als 400 Zulieferunternehmen im gesamten Bundesgebiet gekennzeichnet ist, trägt mit rund einem Viertel zum Gesamtumsatz des deutschen Schiffbaus bei. Angesichts der zunehmenden Bedeutung der Seewege für die Weltwirtschaft, des sich wandelnden sicherheitspolitischen Umfeldes sowie der wachsenden Bedrohungen für die maritime Sicherheit wird die Bedeutung des Marineschiffbaus künftig steigen. Gleichzeitig sinken die Verteidigungsbudgets in den westlichen Industrieländern und verändern sich die Beschaffungsbedarfe der Deutschen Marine. Vor diesem Hintergrund sind Exporterfolge auf Auslandsmärkten und nationale Referenzprojekte von zentraler Bedeutung für die Grundausrüstung der deutschen Marinewerften und den Erhalt einer leistungsfähigen nationalen wehrtechnischen Industrie im Marinebereich. Der Export von Marineschiffen wird im Einzelfall durch eine aktive politische Flankierung, die Gewährung von Zinsausgleichsgarantien des Bundes für CIRR-Schiffskredite und Exportgarantien unterstützt.

Maßnahmen:

- politische Flankierung von Exporten nach Einzelfallentscheidung im Einklang mit den Politischen Grundsätzen der Bundesregierung für den Export von Kriegswaffen und Rüstungsgütern aus dem Jahr 2000
- Einsatz für eine weitere Harmonisierung der unterschiedlichen EU-Exportkontrollpolitiken auf Grundlage des Gemeinsamen Standpunktes der EU aus 2008
- ressortübergreifender Dialog zur Umsetzung und Weiterentwicklung der Strategie der Bundesregierung zur Stärkung der Verteidigungsindustrie in Deutschland vom 8. Juli 2015 initiieren; regelmäßige Überprüfung des Begriffs der „Schlüsseltechnologie“ hinsichtlich seines Anwendungsbereichs

3.3. Schifffahrtsstandort Deutschland stärken

Infolge der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise der vergangenen Jahre und der anhaltenden Konsolidierungsphase im internationalen Markt befindet sich die deutsche Seeverkehrsbranche im Umbruch. Ziel der maritimen Politik ist es, die rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmen-

bedingungen zu schaffen, damit die Branche im internationalen Wettbewerb bestehen kann. Notwendig ist ein Gesamtkonzept. Wichtige Bausteine sind die Tonnagesteuer, die jetzt auf den Weg gebrachte dauerhafte Befreiung von Schiffserlöspools von der Versicherungssteuer und die weitere Modernisierung der Flaggenstaatverwaltung. Das Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt ist die Plattform, um die nationale Seeschifffahrtspolitik gemeinsam mit den Akteuren der maritimen Wirtschaft zu gestalten.

Maßnahmen:

- Anhebung des Lohnsteuereinbehaltes auf 100%, dabei Streichung der „183-Tage-Regelung“
- Erarbeitung einer neuen Richtlinie zur bedarfsgerechten Senkung der Lohnnebenkosten
- Anpassung der Schiffsbesetzungsverordnung

4. Green Shipping – Klima- und Umweltschutz im Seeverkehr voranbringen

Die Seeschifffahrt ist – bezogen auf die Transporteinheit – der umweltfreundlichste und energieeffizienteste aller Verkehrsträger. Die Belastung der Umwelt durch den wachsenden Schiffsverkehr muss jedoch noch weiter vermindert werden. Selbst ohne zusätzliche Regularien werden künftig viele Nutzer an einer Reduzierung der Schadstoffbelastung durch die Seeschifffahrt interessiert sein, um für ihre Produkte eine verbesserte Umweltbilanz vorweisen zu können. Green Shipping entwickelt sich damit zunehmend zum Wettbewerbsfaktor.

Ziele:

- Stärkung der Innovationskraft der deutschen maritimen Industrie
- Verbesserung der Klimaschutzbilanz der Seeschifffahrt
- Schaffung einheitlicher Umweltstandards auf internationaler Ebene
- Beitrag zum Erreichen der Klima- und Umweltschutzziele der Bundesregierung

4.1. Umweltfreundliche Technologien fördern

Zur Reduktion von Schadstoffemissionen können neben neuen Antriebskonzepten, wie auf LNG basierte Motoren, weitere Technologien einen wichtigen Beitrag leisten. Weitere Umweltauflagen wie Anforderungen bzgl. des Ballastwassers sowie Abwässer an Bord des Schiffes oder verschärfte Anforderungen bzgl. der Genehmigungen von Biozid-Stoffen mit Blick auf sog. Antifouling-Anstriche müssen erfüllt werden. Deutsche Werften und die Schiffbauzulieferindustrie haben sich bei den Umwelttechnologien eine internationale Spitzenposition auf dem Weltmarkt erarbeitet. Der Bund fördert schiffbauliche Innovationen, wie LNG-Technologien, im Rahmen des Förderprogramms Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze. FuE-Vorhaben von Unternehmen der schiffs- und meerestechnischen Industrie sowie von Hochschulen und Forschungseinrichtungen werden mit nicht-rückzahlbaren Zuschüssen im Rahmen des Forschungsprogramms Maritime Technologien der nächsten Generation gefördert.

Maßnahmen:

- Fortführung der maritimen Förderung in den Bereichen Forschung, Entwicklung und Innovation sowie kontinuierliche Prüfung von Anpassungserfordernissen an die Gegebenheiten des Marktes, auch mit Blick auf den neuen Programmrahmen für das F&E-Programm ab 2018
- Prüfung der Voraussetzungen für eine Verlängerung der Energiesteuerermäßigung für LNG mit dem Jahressteuergesetz 2016
- beihilfekonforme Anreize zur Marktentwicklung von LNG schaffen
- Prüfung eines Förderprogramms zur Umrüstung von Schiffen auf LNG-Antrieb im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung

4.2. Einheitliche Umweltstandards auf internationaler Ebene schaffen

Regulierende Maßnahmen zum Klima- und Umweltschutz im Seeverkehr müssen vordringlich auf internationaler Ebene verhandelt werden, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Für die maritime Industrie ist Rechtssicherheit in diesem Bereich angesichts erheblicher Aufwendun-

gen für Forschung und Entwicklung von essentieller Bedeutung. Mit dem im Juni 2015 im Rahmen der International Maritime Organization (IMO) beschlossenen IGF-Code konnte eine international anerkannte Regulierung bei der Verwendung von LNG als Schiffsbrennstoff erreicht werden.

Maßnahmen:

- Durchsetzung weltweit geltender Umweltstandards im Rahmen der IMO (u. a. weltweite Geltung von SECA- und NECA-Grenzwerten)
- zügige Umsetzung des IGF-Codes

5. Erhalt und Neubau der Infrastruktur

Das für die kommenden Jahre prognostizierte Wachstum im Seegüterverkehr wird sich nur durch den Ausbau und die optimierte Vernetzung aller Verkehrsträger bewältigen lassen. Die seewärtige und landseitige Anbindung der deutschen Seehäfen ist ein Wettbewerbsfaktor in der internationalen Standortkonkurrenz.

Ziele:

- Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen weiter stärken
- Erhalt und Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur
- Verbesserung des Verkehrsflusses und höhere Zuverlässigkeit von Transporten

5.1. Ausbau der hafenbezogenen Infrastruktur voranbringen

Kapazitätsengpässe in den Seehäfen oder den wasser- und landseitigen Zufahrten können die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland hemmen. Damit die Häfen auch künftig ihre herausragende Funktion für die Volkswirtschaft erfüllen können, legt die Bundesregierung einen besonderen Schwerpunkt auf die hafenbezogene Infrastruktur. In dieser Legislaturperiode hat sie zusätzliche Mittel für Investitionen in die Verkehrswege des Bundes in Höhe von fünf Mrd. Euro bereitgestellt, weitere 3,1 Mrd. Euro stehen in den Jahren 2016 bis 2018 aus dem Zehn-Mrd.-Euro-Paket für Zukunftsinvestitionen zur Verfügung.

Auch im Bundesverkehrswegeplan 2015 (BVWP 2015) werden die Hinterlandanbindungen der Seehäfen eine besondere Rolle spielen. Zur Stärkung des Hafenstandortes Deutschland hat die Bundesregierung das Nationale Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen weiterentwickelt.

Maßnahmen:

- besondere Berücksichtigung der Engpassbeseitigung bei seewärtigen Zufahrten, Binnenwasserstraßen und Hinterlandanbindung der Seehäfen im BVWP 2015 und Ausbau hochbelasteter Knoten, Hinterlandanbindungen und Hauptachsen
- Erarbeitung einer Nationalen Strategie für den Ausbau der Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe bis 2016

5.2. Ausbau der LNG-Infrastruktur fördern

Alternative Kraftstoffe können einen erheblichen Beitrag zur Emissionsminderung auf See und in den Häfen leisten. Für eine Durchsetzung von LNG auf dem deutschen Markt fehlt es bislang noch an der notwendigen Infrastruktur (u. a. Bunker in den Häfen). Hinzu kommen die hohen Mehrkosten für die Reedereien bei der Um- bzw. Ausrüstung von Schiffen mit LNG-Technologien. Die schwache Nachfrage führt dazu, dass verstärkte Infrastrukturinvestitionen seitens der Energiewirtschaft bislang weitgehend ausbleiben.

Maßnahmen:

- Abstimmung mit Ländern und Hafenbetreibern über möglichst einheitliche Standards und Genehmigungsregimes für den Einsatz von LNG in Deutschland
- Erstellung eines nationalen Strategierahmens zur Marktentwicklung von LNG
- Nutzung der europäischen Fördermittel im Rahmen der TEN-Förderung zur Finanzierung von Projekten wie Landstromversorgung und Unterstützung von LNG-Bunkermöglichkeiten

5.3. Ausbau der Häfen für die Offshore-Windenergie im Blick behalten

Die aktuellen Ausbauziele der Offshore-Windenergie erfordern ausreichende Hafenkapazitäten. Mit Blick auf die enormen Gewichte und Ausmaße der umzuschlagenden Einzelkomponenten bestehen ein großer Flächenbedarf und besondere Anforderungen an den Untergrund. Der Ausbau der Häfen wird zur Optimierung der Logistikkosten beitragen und damit auch die Stromgestehungskosten senken. Zudem ermöglicht der Ausbau der Häfen für die Offshore-Windenergie, die Potenziale beim Export von Großkomponenten insbesondere für den europäischen Markt zu erschließen.

Maßnahme:

- Prüfung einer Beteiligung des Bundes an den Kosten der Hafeneinrichtungen im Bereich Offshore-Windenergie im Sinne des Auftrages im Koalitionsvertrag

6. Ausbildung und Beschäftigung im Rahmen des Maritimen Clusters sichern

Die Entwicklung auf dem maritimen Arbeitsmarkt ist geprägt vom strukturellen Wandel der Branche. Der Umbruch hat bei der seemännischen Ausbildung und Beschäftigung deutliche Spuren hinterlassen. Nach der Finanz- und Wirtschaftskrise hat sich die Beschäftigungssituation in den verschiedenen Teilbranchen der maritimen Wirtschaft stabilisiert. Die Schiffbauindustrie zählt aktuell mehr als 15 000 Beschäftigte. In der Zulieferindustrie sind rund 100 000 Arbeitskräfte beschäftigt. Die dynamische Entwicklung der Offshore-Windenergieindustrie kann künftig zu positiven Beschäftigungseffekten führen.

Die kontinuierliche Aus- und Weiterbildung von hoch qualifizierten Fachkräften ist eine Aufgabe der Unternehmen und Ausbildungsinstitutionen. Insbesondere auf den steigenden Bedarf an Ingenieuren aller Fachrichtungen gilt es zu reagieren. Mit seinem dualen Ausbildungssystem und leistungsfähigen Hochschulen verfügt Deutschland über eine hervorragende Ausbildungsinfrastruktur.

Ziele:

- Sicherung des Arbeitskräftebedarfs im maritimen Cluster, insbesondere bei der seemännischen und der schiffbaulichen Ausbildung sowie im Ingenieurbereich
- Weiterentwicklung des Maritimen Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt

Maßnahmen:

- Weiterentwicklung der Lotsenausbildung in Deutschland
- bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Ausbildungsplatzförderung in der Seeschifffahrt
- Ausbildungsstrukturen an die neuen Anforderungen von Industrie 4.0 im maritimen Bereich anpassen
- Mindestanforderungen für die Aus- und Fortbildung im Offshore-Bereich festlegen
- gegenüber den Unternehmen auf den verantwortungsvollen Einsatz von Zeitarbeit und Werkverträgen im Rahmen gültiger Gesetze hinwirken

Maßnahmen:

- Beteiligung von Vertretern der maritimen Industrie im Rahmen der Plattform Industrie 4.0
- Neuauflage eines Förderprogramms für die Entwicklung der Hafenlogistik und -technologien
-

7. Industrie 4.0 stärker in der maritimen Branche verankern

Digitale Technologien sind aus der maritimen Produktion nicht mehr wegzudenken. Mit dem Prozess Industrie 4.0 verbinden sich für die maritime Industrie erhebliche Chancen: Flexible und intelligent vernetzte Fertigung erlaubt kleine Serien oder die Einzelfertigung zu wettbewerbsfähigen Kosten und entsprechend den individuellen Kundenwünschen. Eine wesentliche Herausforderung bei der Umsetzung von Industrie 4.0 besteht darin, das Know-how aus unterschiedlichen Bereichen wie dem Maschinen- und Anlagenbau, der Logistik, der Elektrotechnik sowie den Informations- und Kommunikationstechnologien zu bündeln.



Memorandum of Understanding
Between
The French Maritime Cluster (CMF)
And
The Deep Sea Mining Alliance (DSMA)
On Industrial, Technological and Scientific Cooperation

The French Maritime Cluster, a non-profit organization incorporated under the Laws of France, whose objective is to gather and promote the French maritime economy, represented by Francis Vallat, its founding President,

And

The Deep Sea Mining Alliance represented by Mr. Leonhard Weixler, President and hereinafter collectively referred to as Parties,

Europe and mainly the industrial stakeholders from France and Germany have a unique and coherent set of resources, skills and expertise concerning seabed and mining operations. Whilst many of these technologies have reached maturity, the necessary research and development still carries a risk; questions about the ecological footprint of underwater techniques must also be assessed, even though they provide a direct answer to several ecological problems arising from uses of land-based technologies. Concrete answers to these questions must be found before industrial development can proceed.

With respect to several EU activities the parties are discussing possible options to join deep sea mining forces of the industrial stakeholders in France and Germany in order to achieve higher impact strength for deep-sea mining in the EU and push for a much more ambitious vision from the EC.

Possible deep-sea mining partners in France and in Germany would be, for example, the members of the French Maritime Cluster and of the DeepSea Mining Alliance. French and German companies could form the core of an obvious network in an internationally-based deep-sea mining strategy.

Whereas:

- The parties have many developments for the exploration and production of deep sea mineral resources in their territorial waters or in the international waters;
- The parties have a vast experience in integrated onshore, offshore and subsea projects in respect of mining, dredging or offshore hydrocarbon fields in its territorial waters and throughout the world;
- The parties possess modern technologies for equipment, vessels, labs, expertise used for such projects;



- The parties are jointly keen in developing a sustainable cooperation in matters of technology and sciences in respect of deep sea mineral resources exploration and exploitation projects in their territorial waters and in the international waters.
- There is a need to assess the nature and scale of impacts of mining and to generate knowledge of deep-sea ecosystems to reduce and mitigate for impacts in a cost-effective and environmentally sensible manner. In addition, there is a need to advise on best environmental technologies the development of deep sea mining. Many deep-sea habitats extend over large areas, but the extent of many individual species and habitat ranges are unknown. Other habitats, such as hydrothermal vents, are highly localized and may be particularly vulnerable to mining impacts. Greater knowledge is needed on the diversity, resilience, species ranges, life cycles and ecosystem functioning of deep-sea fauna.
- Joint activities of the parties should be focused on seafloor massive sulphides (SMS) and manganese nodules

The Parties hereby agree as follows:

Article 1

Subject

The parties consent to develop their cooperation in the fields of deepsea mining to the benefice of both France and Germany, their public bodies, SME and large Industrial companies.

Article 2

Cooperation content

The Cooperation plan will possibly be elaborated in the following fields:

- Joint Industry Projects
- Pilot Mining Tests
- Joint RTD projects
- Joint marketing activities
- Joint Exploration cruises,
- Deposit evaluation,
- Environmental Impact Assessment Study,
- Impact monitoring and remediation,



Cluster Maritime Français

*Le Faire-Savoir Maritime
The Maritime Voice*



- Development & Qualification of innovative and sustainable deep- sea technologies and ,
- Technology and Sciences Education and Training.

Article 3

Logistics

The Parties will nominate a Committee to define the agenda and the priorities of the agreed cooperation.

Article 4

Duration of the Memorandum of Understanding

This MOU shall come into force upon signature, and shall remain in force until October 20th, 2017 or when the Parties have signed a further document.

Bremerhaven, October 20th, 2015

For the French Maritime Cluster

Francis Vallat

Founder and Honorary President

For the Deep Sea Mining Alliance

Leonhard Weixler

President

JOINT DECLARATION OF INTENT BETWEEN
THE MINISTER FOR THE ECONOMY, INDUSTRY AND DIGITAL AFFAIRS OF THE FRENCH
REPUBLIC AND THE
FEDERAL MINISTER FOR ECONOMIC AFFAIRS AND ENERGY OF THE FEDERAL REPUBLIC OF
GERMANY
CONCERNING COOPERATION IN THE FIELD OF DEEP SEABED MINING

THE MINISTER FOR THE ECONOMY, INDUSTRY AND DIGITAL AFFAIRS OF THE FRENCH REPUBLIC and the **FEDERAL MINISTER FOR ECONOMIC AFFAIRS AND ENERGY OF THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY** hereinafter jointly referred to as the "Signatories",

- recognize the challenge to secure a sufficient and sustainable supply of mineral resources in the future in the light of a growing world population as well as an increasing industrial demand and production;
- underline their common interest in the exploration of deep seabed mineral deposits and in the future development of commercial deep seabed mining as an option to meet future demand for mineral raw materials;
- emphasize their commitment to the highest environmental standards for exploration and future exploitation of deep seabed minerals in order to ensure an effective protection of the marine environment;
- acknowledge the need for high standards of transparency in this field;
- recall the declaration on deep seabed mining of the G7 leaders at the summit on 7 and 8 June 2015 at Schloss Elmau;
- refer to their respective exploration contracts with the International Seabed Authority (ISA) as well as to the deep seabed mining potential in the French Exclusive Economic Zones (EEZ);
- underline that both countries have an innovative industry which can develop and provide the technologies required to develop deep seabed mining in the respect of the marine environment;
- refer to the substantial and comprehensive activities in the field of exploration of the deep seabed mineral resources, including environmental data collection and research both Signatories have undertaken in their respective ISA exploration areas over the years;
- emphasize the importance of cooperation in the field of deep seabed mining at European and International levels;
- confirm their mutual interest in intensifying and reinforcing their cooperation in the field of deep seabed mining, on the basis of this Joint Declaration of Intent;
- note that France and Germany are both Members of the Council of the International Seabed Authority, as well as represented by national experts to the Legal and Technical Commission and to the Finance Committee;
- recognize that this Joint Declaration of Intent establishes a framework for this cooperation on subjects of mutual interest and that signatories will liaise as appropriate with other Ministers in charge of specific policy items and action; and have come to the following understanding:

1. OBJECTIVE

The objective of this Joint Declaration of Intent is to intensify the existing cooperation in the field of deep seabed mining between the Signatories on the basis of equality, reciprocity and mutual benefit. The cooperation is intended to be extended, as appropriate, to the examination of strategies towards the development of commercial deep seabed mining.

2. AREAS OF COOPERATION

Cooperation under this Joint Declaration of Intent may include the following areas of common interest related to deep seabed mineral resources:

- a) consultation on issues related to of the International Seabed Authority;
- b) joint efforts and contributions to assist the International Seabed Authority in the development of the regulatory framework for mineral exploitation in the Area (the “mining code”);
- c) exploring possible forms of cooperation with regard to the potential impacts on the marine environment of activities on deep seabed related to the future exploitation of the minerals thereof;
- d) exploring possible forms of cooperation with regard to the development of deep seabed mining within the German and French ISA contract areas, as well as in the EEZ of France with a view to supporting contractors or mineral rights owners to develop future technologies and processes for deep seabed mining;
- e) exploring the opportunity and possibilities to involve other States or the European Union in selected cooperation activities;
- f) working, with the International Seabed Authority, for the adoption of sound regulations to effectively protect the marine environment from adverse effect of deep seabed mining in the Area;
- g) identifying and promoting joint activities with the objective to support the efforts of the German Deep Sea Mining Alliance (DSMA) and the French Maritime Cluster (FMC) as set out in the Memorandum of Understanding of 20 October 2015 on deep sea mining between DSMA and FMC;
- h) identifying and promoting joint activities in the fields of scientific research, including on the protection of the marine environment and on technology development, as well as
- i) other areas of mutual interest to be decided upon by the Signatories.

3. FORMS OF COOPERATION

The forms of cooperation under this Declaration of Intent will be mutually decided upon by the Signatories.

4. FINANCIAL CONSIDERATIONS

- a) Cooperation under this Joint Declaration of Intent will be subject to and dependant upon the availability of funds and resources from each Signatory.
- b) The Signatories should bear the costs that they each incur unless otherwise agreed in writing.

5. LEGAL OBLIGATIONS

The Signatories do not intend for this Joint Declaration of Intent to create any legally binding obligations under international law.

Signed in Bremerhaven on 20 October 2015

FOR THE MINISTER FOR THE
ECONOMY, INDUSTRY AND DIGITAL
AFFAIRS OF THE FRENCH REPUBLIC



ALAIN LIGER,
INGENIEUR GENERAL DES MINES
SECRETAIRE GENERAL
COMITE POUR LES METAUX
STRATEGIQUES

FOR THE FEDERAL MINISTER FOR
ECONOMIC AFFAIRS AND ENERGY OF
THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY



MINDIRIG DR. THOMAS GÄCKLE,
DEPUTY DIRECTOR GENERAL
RAW MATERIAL POLICY



Ergebnispapiere aus den Branchenforen zur 9. NMK



Bericht zum Branchenforum Offshore-Windindustrie

**Offshore-Windindustrie und maritime Wirtschaft:
Kosten senken, Rahmen sichern, Wert schöpfen,
Voraussetzungen verbessern
am 9. März 2015 in Bremerhaven**

Die Ergebnisse wurden in Zusammenarbeit mit den Akteuren erstellt, die sich an der Vorbereitung des Branchenforums beteiligt haben. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) dankt den verschiedenen Interessenvertretern (u. a. Verbände, Sozialpartner, Länder, Bundesressorts, Behörden des Bundes, Stiftung Offshore-Windenergie), die zur Ergebnisfindung beigetragen haben. Das BMWi hat die Erstellung des Ergebnisberichts lediglich koordiniert; die Inhalte spiegeln dabei nicht die Haltung des Bundesministeriums oder der Bundesregierung wider.

Einleitung

Die Offshore-Windenergie wird in Deutschland einen erheblichen Beitrag zum Gelingen der Energiewende leisten. Zum 31.12.2014 waren in der deutschen Nord- und Ostsee 258 Windenergieanlagen mit einer Leistung von 1 050 Megawatt (MW) installiert; 529 MW hiervon gingen allein im Jahr 2014 in Betrieb.

Aufgrund der aktuellen Baufortschritte wird bis Ende 2015 mit einer Gesamtleistung von etwa 3 000 MW gerechnet, die dann jährlich über zwölf Terrawattstunden (TWh) Strom einspeisen können. Bis zum Jahr 2020 sollen entsprechend dem Ausbauziel des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) 6,5 Gigawatt (GW) Offshore-Leistung in Betrieb sein. Um dieses Ausbauziel sicherzustellen, können bis Ende 2017 Netzkapazitäten für Offshore-Windparks von bis zu 7 700 MW vergeben werden. Die rechtlichen Änderungen im EEG und im Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) Mitte 2014 haben Investitionssicherheit für die Inbetriebnahme von Windparks bis Ende 2020 geschaffen. Auf Basis der jüngsten gesetzlichen Regelungen wurden bereits verschiedene neue finale Investitionsentscheidungen getroffen. Auch für das laufende Jahr 2015 und für das darauf folgende Jahr werden weitere Investitionsentscheidungen erwartet. Entsprechend ist davon auszugehen, dass das Ausbauziel in Höhe von 6,5 GW bis 2020 auch erreicht werden kann. In den Folgejahren 2021 bis 2030 sieht das EEG einen jährlichen Zubau von 800 MW und ein Ausbauziel in Höhe von 15 000 MW bis

2030 vor. Ein Vergütungsanspruch nach dem EEG 2014 besteht für alle Offshore-Windparks, denen bis zum 31.12.2016 eine Netzanbindungskapazität von der Bundesnetzagentur zugewiesen wurde und die bis zum 31.12.2020 in Betrieb gehen. Alle anderen Offshore-Windparks fallen in den Anwendungsbereich der ab 2017 geplanten Ausschreibungen. Im Rahmen des Workshops I „Energiewirtschaftliche Fragen“ im Branchenforum wurde deshalb über das zukünftige Förderregime und die Bedeutung der Offshore-Windenergie für die Energiewirtschaft diskutiert.

Die Ausbaupläne der Offshore-Windenergie in Deutschland, aber insbesondere auch die geplanten Vorhaben in den europäischen Ost- und Nordseeanrainerstaaten wie z. B. Großbritannien, Dänemark und Niederlande sorgen für entsprechende wirtschaftliche Perspektiven für deutsche Windenergieanlagenhersteller und Zulieferer, aber auch für die Schiffbauindustrie, maritime Dienstleister und viele andere mehr. In Workshop II „Wertschöpfung und Beschäftigung in der Offshore-Windindustrie“ standen deshalb Möglichkeiten zur Sicherung und zum Ausbau von Wertschöpfung und Beschäftigung am Wirtschaftsstandort Deutschland im Zusammenhang mit diesen Ausbauperspektiven im Mittelpunkt.

Die Senkung der Stromgestehungskosten aus Offshore-Windenergie ist ein gemeinsames und zentrales Ziel von Politik und Industrie. Sie dient letztlich der Sicherung der notwendigen gesellschaftlichen Akzeptanz, ist aber auch Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen in einem internationalen Wettbewerbsumfeld, in dem auch Kraftwerks-Technologien miteinander konkurrieren. Aus der Industrie kommen vermehrt positive Signale mit Blick auf die technischen Weiterentwicklungen bei Turbinen und Fundamenten, bei der Netzanbindung, aber auch die logistischen Herausforderungen (insbesondere beim Bau und Betrieb der Anlagen). Dies hat die Industrie in Workshop III „Kostensenkung“ aufgegriffen und über Potenziale für deutliche Kostensenkungen im Bereich der Offshore-Windenergienutzung diskutiert. Außerdem wurden die zur Verwirklichung von Kostensenkungspotenzialen erforderlichen konkreten Schritte und Maßnahmen vorgestellt.

Der Ausbau der Offshore-Windenergie kann nur gemeinsam mit der maritimen Wirtschaft gelingen. Die realisierten Wertschöpfungspotenziale für die deutsche maritime Wirtschaft bleiben bisher hinter den ursprünglichen Erwartungen zurück. Im Workshop IV „Offshore-Windenergie und maritime Wirtschaft“ wurde deshalb diskutiert, wie

sich für die Entwicklung, den Bau und die Wartung von Offshore-Windparks und deren Netzanbindungen leistungsfähige und bedarfsgerechte Kapazitäten bei Reedereien, Schiffbauunternehmen und in Häfen aufbauen lassen. Weitere Themen in diesem Workshop waren die Entwicklung internationaler Vorschriften und Normen für den Bau und Betrieb von Spezialschiffen und Offshore-Plattformen, aber auch für die Ausgestaltung der maritimen Sicherheitspartnerschaft. Außerdem wurde diskutiert, wie der in der Offshore-Windindustrie bestehende Fachkräftebedarf gedeckt werden kann, etwa im Zuge der Aus- und Weiterbildung.

Workshop I: Energiewirtschaftliche Fragen der Offshore-Windenergie („Rahmen sichern“)

Offshore-Windenergie ist eine geeignete Option zur Bereitstellung von Regelenergie. Zur Teilnahme an den Regelenergiemärkten bedarf es der Anpassung der Präqualifikationsmerkmale an die Eigenschaften der Windenergie.

In der mittel- und langfristigen energiewirtschaftlichen Gesamtbetrachtung im Rahmen der laufenden Entwicklung des Strommarktdesigns wird u. a. eine stärkere Verzahnung der drei Sektoren Strom, Wärme und Verkehr gefordert. Hierdurch soll das hohe Flexibilitätspotenzial der Sektoren mit den Vorteilen der Offshore-Windenergie im Zusammenspiel mit den anderen erneuerbaren Energien genutzt werden.

Verschiedene Akteure z. B. aus den Bereichen der Schifffahrt, der Häfen, des Schiffbaus und der Meerestechnik halten eine Anhebung der Ausbauziele für die Offshore-Windenergie für erforderlich, um die in Aussicht gestellte Kostendegression realisieren zu können. Anderenfalls könnten der Ausbau der Netzinfrastruktur auf See und an Land nicht miteinander Schritt halten. Vertreter der Bundesregierung führten aus, dass eine Anhebung der Ausbauziele vor dem Hintergrund der aktuell noch höheren Stromgestehungskosten für Strom aus Offshore-Windenergie, der vergleichsweise langen Vorlaufzeiten für Offshore-Netzanbindungssysteme und Übertragungsnetzkapazitäten, insbesondere auch vor dem Hintergrund der geringen Akzeptanz von Netzausbaumaßnahmen an Land, derzeit nicht diskussionswürdig sei.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben angeregt, mögliche Modelle der Vermaschung der Offshore-Netzanbindungen bei der Erarbeitung des Offshore-Netzentwicklungsplans zu prüfen und im Hinblick auf die technische Realisierbarkeit im Bau, aber auch im Betrieb zu untersuchen sowie deren Wirtschaftlichkeit zu analysieren. Dabei sollte der Fokus jedoch weiterhin auf dem bedarfsgerechten Bau der Offshore-Anbindungsleitungen und der zeitgerechten Realisierung ausreichender Transportinfrastruktur für Strom aus deutschen Offshore-Windparks in Richtung der Verbrauchszentren (z. B. Süddeutschland) liegen.

Die Diskussionen haben ergeben, dass die Regelung zur Verringerung der Förderung bei negativen Preisen (§24 EEG 2014) in der heutigen Ausgestaltung eines der zentralen Risiken für die Wirtschaftlichkeit und damit die Finanzierbarkeit zukünftiger Offshore-Windparks bildet. Die Branche empfiehlt dringend die Weiterentwicklung des genannten Mechanismus mit dem Ziel, die bestehenden erheblichen Risiken deutlich zu mindern. Das BMWi hat in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass der Strommarkt in der Vergangenheit dann auf negative Preise reagiert hat, wenn diese stark ausgeprägt waren bzw. über einen längeren Zeitraum hinweg aufgetreten sind. Das BMWi lässt derzeit in einem Forschungsvorhaben die möglichen Risiken negativer Preise für die Zukunft untersuchen. Dabei wird auch versucht, das mögliche Verhalten der Marktakteure vor dem Hintergrund des § 24 EEG zu prognostizieren. Das Bundesministerium wird zur 9. Nationalen Maritimen Konferenz im Herbst 2015 über das weitere Vorgehen berichten.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Workshops waren der Auffassung, dass die Ausschreibung verschiedenen Herausforderungen gerecht werden müsse. Mit dem Ausschreibungsdesign solle ein fairer und transparenter Wettbewerb generiert werden. Die Ausschreibung solle dabei so gestaltet werden, dass ein kontinuierlicher und verlässlicher Ausbaupfad ermöglicht werden könne. In diesem Zusammenhang müssen die aktuellen Herausforderungen bei der Synchronisierung und der Fertigstellung der Netzanbindung und der Windparks adressiert werden. Eine Inbetriebnahme von weiteren Offshore-Windparks in den Jahren 2021 bis 2023 ist nach Meinung der Workshop-Teilnehmerinnen und -Teilnehmer zwingend anzustreben, um einen Fadenriss in der industriellen Entwicklung zu verhindern und Kostensenkungspotenziale realisieren zu können.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren weiterhin der Auffassung, dass die Ausschreibung die aktuellen Förderkosten nur dann deutlich senken könne, wenn ein ausreichender Wettbewerb vorhanden sei, Kostendegressionspotenziale zeitnah realisiert würden, die Netzan-schlüsse bedarfsgerecht umgesetzt werden könnten und wenn die gesamte Netzausbauplanung den Abtransport des erzeugten Offshore-Stroms sicherstellen könne. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer regten deshalb auch an, die Diskussionen über Beschleunigungsoptionen für Netzanbindungen wieder aufzugreifen und ggf. vorhandene Beschleunigungsmöglichkeiten im Rahmen des anstehenden Gesetzgebungsverfahrens zu berücksichtigen.

Die küstennahen Potenziale (Zonen 1 und 2) in Nord- und Ostsee können ausreichend Wettbewerb bis 2025/2030 ermöglichen und sind aus Sicht des BMWi und des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) für die Erreichung der definierten Ausbauziele von 15 GW ausreichend. Einige Workshop-Teilnehmerinnen und Teilnehmer bezweifeln, dass diese Potenziale vor dem Hintergrund langer Planungs- und Realisierungszeiten ausreichend sein werden.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind der Überzeugung, dass der rechtliche Rahmen für die Ausschreibung möglichst kurzfristig, also noch in 2015, umrissen werden müsse. Eine erste Ausschreibung solle Ende 2016/Anfang 2017 umgesetzt werden. Gleichzeitig ist es aus Sicht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer in Abhängigkeit des angestrebten Zielsystems erforderlich, angesichts bestehender Genehmigungen und Netzausbauplanungen auch Übergangsregelungen vorzusehen. Bei der Entwicklung des Ausschreibungsdesigns solle analysiert werden, ob und in welcher Form vorhandene Genehmigungen für den Bau und Betrieb von Offshore-Windparks sowie vorhandene Daten und Informationen genutzt und im Rahmen der Ausschreibung integriert werden können.

Workshop II: Wertschöpfung und Beschäftigung der Offshore- Windindustrie („Wert schöpfen“)

Die zentrale und übergreifende Forderung aus dem Branchenforum lautet: Die Rahmenbedingungen – insbesondere im Hinblick auf die Vergütung von Strom aus Offshore-Windenergie und die Regelungen für die Planung und Realisierung der Netzan-schlüsse – müssen sicher und langfristig angelegt sein. Nur dann könnten Inves-

tionen in einer Größenordnung getätigt werden, die eine weitere Industrialisierung der Branche ermöglicht. Insofern sei es dringend erforderlich, dass der Systemwechsel bei der Förderung von Strom aus Offshore-Windenergie auf Ausschreibungsverfahren so geordnet gestaltet wird, dass Brüche in der Wertschöpfungskette vermieden werden und die zukünftigen Rahmenbedingungen eine kontinuierliche Entwicklung gewährleisten. Deshalb sollte aus Sicht von Branchenakteuren das Ausschreibungsdesign für Windenergie auf See so weit als möglich auch auf bestehende planerische und rechtliche Instrumente und Prozesse, wie z. B. Offshore-Netzentwicklungsplan oder den Bundesfachplan Offshore, aufbauen.

Der Ausbau der Offshore-Windenergie in Deutschland bleibe dabei nach wie vor zentral, denn ohne Heimatmarkt gebe es keine deutsche Offshore-Windindustrie. Der Horizont müsse aber erweitert werden und die weiteren Perspektiven der Offshore-Windindustrie in den Bereichen Innovation, Betrieb und Service sowie Export – als Felder für Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland – und die gesamte Lieferkette müssten stärker in den Blick genommen werden, um die Wertschöpfungsketten zu erhalten und auszubauen. Teilbranchen der maritimen Wirtschaft wie Schiffbau und Hafenwirtschaft seien dabei Partner der Offshore-Windindustrie und integraler Bestandteil der Wertschöpfungskette.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer an dem Workshop fordern, dass der Erhalt und der Ausbau der Wertschöpfung und der Beschäftigung als zentrale Bestandteile in die maritime Strategie der Bundesregierung aufgenommen werden. Im Detail sei es dabei erforderlich, dass Maßnahmen zur Steigerung und zum Erhalt der Wertschöpfung in Deutschland im Rahmen der maritimen Strategie definiert werden, die zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit lokaler Akteure beitragen und gleichermaßen neuen Akteuren den Zugang zum Offshore-Windenergiemarkt ermöglichen sollen. In diesem Zusammenhang sollten alle relevanten Wertschöpfungsaspekte angesprochen werden.

Geeignete Infrastrukturen und Logistik wie Hafenkapazitäten für die Offshore-Windenergienutzung unterstützen nach Auffassung der Diskutantinnen und Diskutanten den Prozess zur Senkung der Stromgestehungskosten. Sie seien aber auch im Wettbewerb um Ansiedlung von Unternehmen und damit für die lokale Wertschöpfung und Beschäftigung von entscheidender Bedeutung. So sprechen sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auch dafür aus,

dass die Bundesregierung die Küstenländer beim bedarfsgerechten Ausbau der Hafenskapazitäten unterstützt.

Weiterhin gehen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer davon aus, dass Innovationen zur Schaffung marktfähiger Produkte ein Schlüsselement für den Ausbau und Erhalt von Wertschöpfung in Deutschland sind und einen wichtigen Beitrag zur Kostensenkung leisten können. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer fordern deshalb, dass Forschungsschwerpunkte industriegetrieben definiert werden und die Umsetzung dieser Schwerpunkte möglichst in gemeinsamen Projekten und mit Blick auf nationale wie europäische Synergiepotenziale verfolgt wird, ohne dabei den Abfluss von wertvollem Know-how zu riskieren.

Um die Auslastung gerade für bereits entstandene Produktionskapazitäten zu gewährleisten, werden vielversprechende wirtschaftliche Perspektiven im Export gesehen. Insgesamt sollten Handelshemmnisse abgebaut und flankierende Exportfinanzierungen weiterhin zur Erschließung von Exportmärkten zur Verfügung gestellt und bei Bedarf auch ausgebaut werden. Die Nutzung erprobter internationaler Standards könne in diesem Zusammenhang nicht nur helfen, die Kosten im Bereich der Offshore-Windenergienutzung zu senken; sie könne auch dazu beitragen, die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen für den Heimatmarkt, aber auch für den internationalen Markt zu stärken.

Im Service- und Wartungsgeschäft wurde von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern ein erhebliches Potenzial für Wertschöpfung und Beschäftigung identifiziert, das mit dem Ausbau am Heimatmarkt direkt verbunden sei, aber perspektivisch auch im Ausland ein wachsendes Segment der deutschen Offshore-Windindustrie darstelle. Die adäquate Aus- und Weiterbildung insbesondere von Servicekräften in der Offshore-Windindustrie stellt nach Einschätzung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer eine weitere Voraussetzung für positive Beschäftigungseffekte dar. Die Unternehmen der Offshore-Branche stünden hier in der Verantwortung, ihr Engagement im Bereich der Ausbildung entsprechend auszubauen. Die Politik könne und solle entsprechende Initiativen weiter unterstützen.

Workshop III:

Kostensenkungspotenziale („Kosten senken“)

Nach Einschätzung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer ist ein kontinuierliches und kreatives Zusammenwirken von Wirtschaft, Politik und Forschung Voraussetzung für die Realisierung der aufgezeigten Kostensenkungspotenziale.

Die Branche empfiehlt, nicht kalkulierbare Risiken zu reduzieren. Zum Beispiel müssten die mit der Regelung im EEG zur Verringerung der Förderung bei negativen Preisen verbundenen Risiken analysiert und im weiteren Schritt auf ein kalkulierbares Maß eingeschränkt werden.

Die Kostensenkungspotenziale ließen sich nur mittelfristig erschließen. Deswegen benötigten die Akteure verlässliche Rahmenbedingungen sowie die aktive Unterstützung und Begleitung durch Behörden und Politik beim Ausbau der Offshore-Windenergie. Das beschlossene Ausbauziel von 15 GW bis 2030 stelle aus Sicht der Branche die absolute Untergrenze dar, um Kostensenkungspotenziale verwirklichen zu können.

Daneben sollten nationale Standards und regulatorische Rahmenbedingungen überprüft und ggf. angepasst werden, um Barrieren abzubauen und Kosten zu senken. So sollten bspw. für die bauaufsichtlich eingeführten Eurocodes auch die Erfahrungen erprobter internationaler Standards (z. B. aus der Öl- und Gasindustrie für Tragstrukturen von Offshore-Plattformen) in die Fortschreibung der Eurocodes einfließen, um flexibler agieren zu können. Weitere zu diskutierende Themengebiete seien z. B. die Bereiche Brandschutz, wiederkehrende Prüfungen, Rahmenvorgaben der Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt, Kolkschutz, Netzanschlussregelungen und Plattformstandardisierung. Die Industrie empfiehlt, das hiermit verbundene Kostensenkungspotenzial in Zusammenarbeit mit den betroffenen Behörden im Rahmen des Vorhabens UKOW (Umsetzung von Kostensenkungspotenzialen) unter Leitung der Stiftung Offshore-Windenergie zu heben.

Kostensenkungspotenziale benötigen nach Auffassung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer technische Entwicklung und damit Investitionen vorrangig aus der Wirtschaft. Die Bundesregierung wird gebeten, solche Innovationen und Investitionen finanziell zu unterstützen. Es sollte geprüft werden, wie die bestehenden FuE-Förderprogramme weiterentwickelt werden können, damit die durch industriennahe Entwicklungsprojekte vorhandenen Kostensenkungspoten-

ziale vor allem bei Tragstrukturen, Schallschutzmaßnahmen, Offshore-Netzanbindungstechnologien und Installationslogistik möglichst zeitnah erschlossen werden können. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Workshops verweisen auch auf erfolgreiche Förderkonzepte in Nachbarstaaten (z. B. auf den Offshore Wind Accelerator in Großbritannien), bei denen ein stark industriegetriebener Forschungsansatz verfolgt wird. So regen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Forums an, dass die Industrie das Gespräch mit dem BMWi sucht, um über die Möglichkeiten für ein in den Zielen und Wirkungen vergleichbares industrienahe und anwendungsorientiertes FuE-Programm – ggf. in Kooperation mit weiteren EU-Mitgliedstaaten – zu diskutieren. Außerdem wird die Entwicklung von weiteren europäischen Initiativen, wie z. B. der SEA-STAR-Allianz, begrüßt.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Workshops empfehlen darüber hinaus, dass Wirtschaft und Bundesregierung gemeinsam die Möglichkeiten zur Realisierung von Testfeldern und Teststandorten konkretisieren. Es müsse darauf geachtet werden, dass ein zukünftiges Ausschreibungssystem Test- und Demonstrationsfelder bzw. -standorte für Offshore-Windenergieanlagen und Kernkomponenten auf See sowie bis zu fünf Anlagen pro Anlagentyp, die für Testzwecke und für die Prototypenprüfung gebaut und betrieben werden, angemessen berücksichtige.

Workshop IV: Offshore-Windenergie und maritime Wirtschaft („Voraussetzungen verbessern“)

Die maritime Wirtschaft vertritt die Position, dass erst mit einer gesicherten und ambitionierten Projektpipeline Investitionsentscheidungen in geeignete Hafenflächen, in den Bau und Betrieb von Spezialschiffen und in die Qualifizierung von Personal getroffen werden können. Daher müsse zwingend darauf geachtet werden, dass gerade der neue Fördermechanismus für Strom aus Offshore-Windenergie nach 2020 so gestaltet werde, dass kontinuierliche Inbetriebnahmen von Offshore-Windparks auch unmittelbar nach 2020 sichergestellt werden könnten. Die Vertreter der maritimen Wirtschaft haben sich deutlich für eine Ausweitung der Ausbauziele für Offshore-Windenergie und für klare Regeln für Ausschreibungen ausgesprochen.

Die Workshop-Teilnehmerinnen und -Teilnehmer regen gegenüber der Bundesregierung die Schaffung von branchengerechten Finanzierungsinstrumenten an. Dazu sollte die im Koalitionsvertrag verankerte Öffnung des KfW-Sonderprogramms bzw. die Schaffung alternativer geeigneter Finanzierungsinstrumente umgehend umgesetzt werden. Die Hafenwirtschaft erwartet, dass sich der Bund an der bedarfsgerechten Finanzierung der offshore-spezifischen Ertüchtigung, Ergänzung und Erweiterung von Hafeninfrastruktur in den Bereichen der Schifffahrt, der Häfen, des Schiffbaus und der Meerestechnik beteiligt, soweit es sich um offshore-spezifische Mehrkosten der Hafeninfrastruktur handelt. Die Weiterentwicklung des Hafenlastenausgleichs wäre dabei eine mögliche Lösungsoption. Hier könnten Investitionen in Hafenkapazitäten zweckgebunden berücksichtigt werden. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer empfehlen eine zeitnahe Abstimmung zwischen Ländern und Bund in dieser Frage. Weiterhin wird gefordert, dass das KfW-Sonderprogramm auf weitere Marktteilnehmer entlang der Wertschöpfungskette wie bspw. den Schiff- und maritimen Großanlagenbau sowie Reedereien ausgeweitet wird; dabei solle entweder der Förderfokus des KfW-Programms auf bedarfsgerechte Einzelprojektfinanzierungen für Errichtung, Wartung, Betrieb, Netzanbindung und medizinische Versorgungsstrukturen von Offshore-Windparks sowie auf Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien ausgeweitet oder diese Optionen sollten in einem neuen Förderprogramm berücksichtigt werden. Die maritime Wirtschaft erwartet, dass der Bund Finanzierungsinstrumente schafft, die die Marktgegebenheiten bei Reedereien, Häfen, Werften und anderen maritimen Großanlagenbauern berücksichtigen.

Die Branchenvertreter regen an, dass sich die Bundesregierung weiter deutlich dafür einsetzt, dass die auf nationaler Ebene bei den Servicefahrzeugen erzielten regulatorischen Fortschritte von weiteren EU-Mitgliedern als Mindestanforderungen übernommen werden und zukünftig der Marktzugang für Sub-Standardschiffe in deutschen Windparks in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) durch geeignete Kontrollen verhindert wird. Ebenso empfiehlt die Branche der Bundesregierung, die IMO-Vorschriftenentwicklung mit Unterstützung der Europäischen Kommission fortzusetzen. Weiterhin wird die Bundesregierung gebeten, eine kontinuierliche Beteiligung Deutschlands an den Debatten im Rahmen der IMO sicherzustellen, um die neue Personenkategorie „Industrial Personnel“ in der SOLAS-Konvention zu verankern und mit praxisgerechten Bau- und Ausrüstungsanforderungen für Servicefahrzeuge und Errichterschiffe zu verknüpfen. Bei der Fortschreibung

des BSH-Standards Konstruktion solle das BSH prüfen, alternativ zu bauaufsichtlich eingeführten Normen auch erprobte, bewährte internationale Offshore-Standards und werftübliche Baustoffe ohne weitere Einzelfallprüfungen für den Bau von Offshore-Plattformen zuzulassen. Die maritime Wirtschaft erarbeitet dafür eine Darlegung der Gleichwertigkeit.

Aus Sicht der Branchenvertreter müssen Bund und Länder ihre Gespräche über Zuständigkeiten bei der ganzheitlichen akut- und notfallmedizinischen Versorgung zügig beenden. Darüber hinaus haben sich Vertreter der maritimen Wirtschaft und der Offshore-Windenergiebranche für die Durchsetzung der vorhandenen gesetzlichen Rahmenbedingungen ausgesprochen, damit sie die akut- und notfallmedizinische Versorgung der Beschäftigten in den deutschen AWZ-Windparks langfristig sicherstellen und weiter ausbauen können. Eine Fortführung des Runden Tisches „Maritime Sicherheitspartnerschaft“ sei zur Verbesserung der Zusammenarbeit notwendig.

Schließlich wurden drohende Personalengpässe beim Offshore-Servicepersonal diskutiert. Unternehmen, die im Offshore-Service aktiv sind, sollten stärker als bislang in eine nachhaltige Ausbildung, Qualifizierung und Förderung von Nachwuchskräften investieren. Hierzu regen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer eine Selbstverpflichtung der betroffenen Offshore-Windenergieunternehmen an.

Unternehmen, Verbände, Gewerkschaften, Verwaltung, Politik und Bildungsanbieter müssten gemeinsam junge Menschen für die beruflichen Herausforderungen und Karriereperspektiven von Offshore-Wind begeistern. Grundlage für das Interesse von Beschäftigten an diesem Betätigungsfeld seien langfristige, sichere Rahmenbedingungen für die Offshore-Entwicklung. Diese seien durch die Bundesregierung zu schaffen. Aufgabe der Arbeitgeber und der übrigen Sozialpartner sei die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Ausbildung. Verbände und die Stiftung Offshore-Windenergie werden gebeten, das vorhandene Informationsangebot über Aus- und Weiterbildung weiter zu verbessern.

Bericht zu den Branchenforen Schiffbau und Meerestechnik

Innovative maritime Industrie – Garant für nachhaltige Nutzung der Meere am 8. und 9. Juni im BMWi, Berlin

Die Ergebnisse wurden in Zusammenarbeit mit den Akteuren erstellt, die sich an der Vorbereitung des Branchenforums beteiligt haben. Das BMWi dankt den verschiedenen Interessenvertretern, die zur Ergebnisfindung beigetragen haben. Das BMWi hat die Erstellung des Ergebnisberichts lediglich koordiniert; die Inhalte spiegeln dabei nicht die Haltung des Bundesministeriums oder der Bundesregierung wider.

Die Branchenforen Schiffbau und Meerestechnik wurden gemeinsam durchgeführt, um die Breite der Bereiche und Themen der innovativen maritimen Industrie in Deutschland darzustellen. Ziel war es hierbei auch, dem Ziel der Entwicklung eines gemeinsamen Verständnisses über die maritimen Technologien und ihre Märkte gerecht zu werden und Synergien zu erschließen.

In den Branchenforen wurden auch die Zukunftsperspektiven der maritimen Industrie diskutiert. Als Treiber für die Entwicklung maritimer Märkte wurden dabei insbesondere ein steigendes weltweites Seeverkehrsaufkommen, die zunehmende Digitalisierung in Produktion (Industrie 4.0) und Verkehr sowie aktuelle Herausforderungen in den Bereichen Energie, Umwelt- und Klimaschutz identifiziert. Die Produkte der maritimen Industrie werden zukünftig durch größere Umweltverträglichkeit, mehr Effizienz und Sicherheit sowie eine stärkere Vernetzung charakterisiert sein. Dies bietet gerade für die maritime Industrie in Deutschland, die über das Know-how zur Herstellung hochkomplexer und qualitativ anspruchsvoller Lösungen verfügt, große Marktchancen. Dabei muss die deutsche Industrie darauf achten, gegenüber der asiatischen Konkurrenz wettbewerbsfähig zu bleiben, deren Innovationsfähigkeit wächst.

Die Ergebnisse aus den einzelnen Panels werden im Folgenden zusammengefasst:

Deutschland erfolgreich im Weltmarkt

Der Erfolg der maritimen Industrie beruht auf einer starken Exportorientierung. Seeschiffe werden fast ausschließlich ins Ausland verkauft, und auch bei den Zulieferunternehmen wird der weit überwiegende Teil der Produktion exportiert.

Deutschland ist dabei in vielen Segmenten Exportweltmeister. Zur Erhaltung dieser Markstellung und zur Ausweitung auf weitere Marktbereiche sind jedoch kontinuierliche Anstrengungen der Schiffbauindustrie notwendig. Auch im Bereich der Meerestechnik sind zahlreiche internationale Märkte noch durch deutsche Unternehmen zu erschließen.

Die Branche beklagt, dass deutsche Unternehmen dabei häufig mit protektionistischen Maßnahmen in den Zielländern wie z.B. Local-Content-Forderungen zu kämpfen haben. Vor diesem Hintergrund fordert die Branche von der Politik eine starke Exportflankierung, um die Rahmenbedingungen zu verbessern:

- Freihandel fördern, Einsatz für ein „Level playing field“
- wettbewerbsgerechte Ausgestaltung der Exportabsicherung (Exportkreditgarantien, CIRR, isolierte Bauzeitgarantien, Exportfinanzierung)
- Einsatz für eine bessere Wahrnehmung der deutschen Industrie u. a. durch politische Flankierung und Außenwirtschaftsförderung z.B. auf Messen, aber auch durch Maßnahmen wie praxisgerechte Visaerteilung
- Exportkontrollpolitik nach Art und Umfang stärker an den Interessen der Wirtschaft ausrichten und vorhersehbar gestalten
- international den Schutz des geistigen Eigentums vorantreiben

Investitions- und Produktfinanzierung

Die Herausforderungen bei der Finanzierung von Aufträgen im Schiffbau wurden im Branchenforum diskutiert – eine Thematik, die auch nach dem Abklingen der Wirtschafts- und Finanzkrise weiterhin aktuell ist. Um vergleichbare internationale Wettbewerbsbedingungen für die deutsche Schiffbauindustrie zu schaffen, sind die staat-

lichen Finanzierungsinstrumente von Bedeutung. Insbesondere durch das Zusammenwirken von staatlichen Exportkreditgarantien, den so genannten CIRR-Zinsausgleichsgarantien, und den Landesbürgschaften erfährt die deutsche Schiffbauindustrie eine starke Unterstützung. Alle Instrumentarien werden dem Einzelfall entsprechend flexibel genutzt, wobei wettbewerbs- und haushaltsrechtliche Grenzen beachtet werden müssen. Die Branche ist der Auffassung, dass die vorhandenen Instrumente nicht ausreichen, und fordert zusätzliche Maßnahmen und Aktivitäten.

Die Forderung nach einer weitergehenden Nutzung der Exportkreditgarantien wurde von der Bundesregierung ausführlich mit der Branche diskutiert und mit verschiedenen Maßnahmen aufgenommen. Darüber hinaus fordert die Branche beispielsweise:

- die Einrichtung eines Garantiefonds
- eine anteilige Risikoübernahme des Bundes bei den Landesbürgschaften
- die Einführung eines KfW-Sonderprogramms
- Vertragserfüllungs- und Gewährleistungsgarantien für den Bau maritimer Großstrukturen der Offshore-Windenergie auch im Inland

Bildung und Arbeit

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren sich einig darin, dass die Fähigkeit der deutschen Industrie, innovative maritime Produkte zu entwickeln und effizient zu produzieren, insbesondere von hoch qualifizierten Beschäftigten abhängt. Die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands als Hochtechnologieland hängt direkt von den verfügbaren Arbeitskräften ab. Damit verbunden ist aber auch die Frage der Arbeitskosten im internationalen Vergleich.

Werften und Zulieferer müssen sich in Schiffbau und maritimen Technologien mit hochkomplexen Produkten auf dem Weltmarkt behaupten und Herausforderungen der Systemintegration meistern. Dabei steigt der Bedarf an hoch qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern – insbesondere Ingenieure und Ingenieurinnen, Facharbeiter und Facharbeiterinnen sowie Absolventen und Absolventinnen dualer Studiengänge – mit zunehmender Komplexität der maritimen Produkte. Die Sicherung des Zugangs

zu gut ausgebildetem Fachkräftenachwuchs und die Entwicklung effizienter Ausbildungsstrukturen wurden von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Branchenforen als prioritäre Aufgaben für Unternehmen und Ausbildungsinstitutionen gesehen.

Die maritime Industrie benötigt auf allen Qualifikationsebenen kontinuierlich Nachwuchskräfte in ausreichender Zahl. Herausforderungen sind nicht nur finanzieller oder bildungspolitischer Natur; auch der demographische Wandel und die Attraktivität der Region Norddeutschland spielen dabei eine Rolle.

Das Engagement der Unternehmen für Ausbildung und Duales Studium wurde von der Branche herausgehoben und gewürdigt – verbunden mit der Aufforderung an die Politik, die Attraktivität der maritimen Ausbildung stärker in der Öffentlichkeit zu kommunizieren.

Im Einzelnen wurden folgende Handlungsempfehlungen gegeben:

- Imagewerbung für die maritime Branche intensivieren und Berufs- und Ausbildungsinformationen ausbauen
- maritime Hochschulkapazitäten und Hochschulstandorte auf dem erreichten hohen Niveau halten und exzellent ausstatten, um eine hohe Erfolgsquote zu erreichen
- Ausbildungskooperation zwischen maritim ausgerichteten Universitäten und Fachhochschulen intensivieren
- Duales Studium in maritimen Unternehmen und Hochschulen ausbauen
- hohe gewerbliche Ausbildungskapazität und -qualität halten und länderübergreifende Beschulung ermöglichen
- Von Arbeitnehmerseite wurde ferner gefordert, die Flexibilität der Unternehmen durch verantwortungsvolle Nutzung von Zeitarbeit und Werkverträgen zu gewährleisten und Missbrauch zu verhindern.

Forschung, Entwicklung und Innovation

Die Diskussion hat gezeigt, dass die Themenbereiche Forschung, Entwicklung und Innovation ein zentrales Anliegen der Branche darstellen.

Der Erfolg der deutschen maritimen Industrie auf dem Weltmarkt beruht auf ihrer Innovationskraft. Die Branche muss erhebliche unternehmerische Anstrengungen aufbringen, um diese Stärke zu erhalten. Gleichzeitig stellen steigende technologische Anforderungen – beispielsweise in Bezug auf Umwelt- und Klimaschutz in der Seeschifffahrt – eine große Chance für deutsche Unternehmen dar. Im Bereich Hochtechnologien und „grüne Schifffahrt“ (Green Shipping) werden erhebliche Wachstumspotenziale für die deutsche maritime Industrie gesehen.

Die Branche erwartet die Unterstützung von Bund und Ländern, um ihre Innovationskraft zu sichern. Hierbei geht es um eine konsequente und kohärente Förderpolitik, die insbesondere den Erhalt und finanziellen Ausbau der bestehenden Maßnahmen umfasst, aber auch um die Schaffung neuer Förderinstrumente:

- Um die führende Position Deutschlands zu erhalten und auszubauen, benötigt die maritime Industrie laut einigen Teilnehmerinnen und Teilnehmern eine gemeinsame Innovationsoffensive. Nur so könne sie gegenüber der asiatischen Konkurrenz wettbewerbsfähig bleiben, deren Innovationsfähigkeit ebenfalls schnell wächst.
- Teilweise wurde dabei eine Aufstockung der Bundesmittel für die bestehenden maritimen Förderprogramme des Bundes, insbesondere die BMWi-Programme Maritime Technologien der nächsten Generation und Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze gefordert. Bei der Innovationsförderung solle dabei auch auf die Kofinanzierung verzichtet werden und der gesamte Förderanteil durch den Bund getragen werden. Die Aufstockung der Bundesmittel für die bestehenden maritimen Förderprogramme wird als ein zentraler Hebel zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Schiffbaus gesehen.
- Weiterhin wurde eine Ausrichtung der Förderpolitik des Bundes an Zukunftsmärkten – insbesondere Green-Shipping-Technologien – gefordert, beispielsweise im Bereich der Antriebstechnologien; hierzu zählt auch die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen für den Einsatz umweltverträglicher Energieträger in der Schifffahrt wie LNG.

- Ferner besteht Interesse an ressortübergreifender Forschungsförderung.
- Auch gibt es Forderungen, ein Risikokapitalinstrument für die Implementierung von Referenzprojekten, Full-Scale-Testanlagen, Pilotvorhaben oder innovativen Anwendungen zu schaffen.
- Außerdem wurde von einigen Teilnehmerinnen und Teilnehmern die Einrichtung einer zentralen maritimen Forschungseinrichtung unter finanzieller Beteiligung von Bund und Küstenbundesländern gefordert. Die Bundesregierung hat diesen Impuls aufgenommen; der Bedarf für eine solche Forschungseinrichtung soll nun durch eine Studie des BMWi ermittelt werden.

Neue Märkte

Die beiden Branchenforen identifizierten die zentralen Zukunftsmärkte der maritimen Wirtschaft. Hierzu gehören Offshore-Öl und -Gas, Offshore-Wind, Meeresenergien, Tiefseebergbau, Green Shipping und die Zivile maritime Sicherheit. In allen Bereichen hat die deutsche maritime Industrie hervorragendes Know-how, um die hohen Marktanforderungen an Nachhaltigkeit und Zuverlässigkeit der Produkte zu erfüllen. Folgende Handlungsempfehlungen wurden unter anderen vorgelegt:

- Zivile maritime Sicherheitstechnologien: In diesem Bereich verfügen deutsche Unternehmen nicht nur über eine gute Marktposition, sondern auch über einen hohen Grad an Systemfähigkeit. Die zukünftigen Wachstumsmöglichkeiten des Marktes hat die NMMT-Arbeitsgruppe Zukunftsinitiative Securitas Maritima herausgearbeitet. Zur Stärkung der Forschungs- und Innovationsanstrengungen der Branche fordert die Initiative die Stärkung von Förderprogrammen. Unter anderem ist es das Ziel, einen so genannten integrierten Demonstrator aufzubauen, mit dem innovative Produkte getestet bzw. demonstriert werden können.
- Tiefseebergbau: Es wird erwartet, dass der Tiefseebergbau – auch vor dem Hintergrund der Aktivitäten anderer Länder – zukünftig an Bedeutung gewinnt. Deutsche Unternehmen haben umfangreiches technologisches Know-how und gute Chancen, auf diesem Zukunftsmarkt führender Technologieanbieter zu werden. Die Kernforderung der Branche ist daher, dass Deutschland einen Pilot Mining Test in den von der Internationalen

Meeresbodenbehörde (ISA) übertragenen Lizenzgebieten durchführt. Das BMWi hat in diesem Zusammenhang eine Machbarkeitsstudie vergeben, die Basis für die weiteren Entscheidungen sein soll.

Der NMMT wurde im Rahmen der Branchenforen als zentrales Instrument der maritimen Koordinierung bezeichnet, das gute Ergebnisse erzielt hat. Es wurde gefordert, den NMMT zu einer maritimen Industriestrategie auszubauen, die alle maritimen Technologien einbezieht und auf die Ausschöpfung der vorhandenen Marktpotenziale zielt.

Maritime Produktion

Auch die Veränderungen, die sich durch Digitalisierung und Industrie 4.0 für die Unternehmen der maritimen Wirtschaft ergeben, wurden in den Branchenforen beleuchtet. Hierbei wurden insbesondere die Chancen hervorgehoben, individuelle und innovative Produkte an den Markt zu bringen und neue Geschäftsfelder zu erschließen. Damit diese Chancen genutzt werden können, sind sowohl Wirtschaft als auch Politik gefordert. Themen sind Standardisierung, Normung, Datensicherheit sowie Forschung und Entwicklung. Dabei sollten in den vorhandenen Forschungsprogrammen auch die speziellen Bedürfnisse der maritimen Branche noch stärker berücksichtigt werden.

Bericht zum Branchenforum Häfen und Logistik

Häfen der Zukunft – Wachstum durch Innovation am 15. Juni 2015 in Berlin

Für die im Koalitionsvertrag vereinbarte Weiterentwicklung des Nationalen Hafenkonzepts für die See- und Binnenhäfen haben die Länder, Wirtschafts- und Umweltverbände sowie die Gewerkschaften konstruktive Mitarbeit zugesagt. Ziel ist es, das neue Konzept bei der Nationalen Maritimen Konferenz im Oktober 2015 vorzustellen und möglichst noch 2015 einen Kabinettsbeschluss über das neue Hafenkonzept zu erreichen. Das Branchenforum Häfen und Logistik befasste sich mit drei Handlungsschwerpunkten des neuen Nationalen Hafenkonzepts.

Nachfolgende Themen wurden behandelt:

Ausbau der hafengebundenen Infrastruktur

Mit Blick auf das bis 2030 zu erwartende Umschlagwachstum in den Seehäfen von 269 Mio. t in 2010 auf 468 Mio. t in 2030 kommt dem Ausbau der seewärtigen Zufahrten, Hinterlandanbindungen und Binnenwasserstraßen eine besondere Bedeutung in der Bundesverkehrswegeplanung 2015 (BVWP) zu.

Insgesamt steigert der Bund seinen Verkehrsinvestitionsetat auf 13,7 Mrd. Euro im Jahr 2018. Die deutliche Erhöhung des Investitionsetats war erforderlich, weil der Erhaltungszustand der Verkehrsinfrastruktur nicht ausreichend und der Modernitätsgrad einzelner Bauwerke deutlich zu niedrig ist.

Die Hafenwirtschaft und die norddeutschen Länder sprechen sich für eine Verstärkung der Investitionslinie für die Verkehrsinfrastrukturen über das Jahr 2018 hinaus aus.

Spezielle Maßnahmen wie das Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandanbindung II können einen weiteren Beitrag zur besseren Anbindung der Häfen leisten.

Ungeachtet der substantiellen Erhöhung des Investitionsetats gelten bei der BVWP 2015 die Prämissen

- Vorrang von Erhalt vor Neubau und
- bedarfsgerechte Priorisierung der Projekte.

Das nationale Prioritätenkonzept soll entsprechend den Vorgaben des Koalitionsvertrages so aufgestellt werden, dass 80 % der verfügbaren Aus- und Neubaumittel in überregional bedeutsame Projekte fließen.

Insbesondere die Hinterlandanbindungen von Seehäfen werden im BVWP 2015 eine wichtige Rolle spielen. Gute Transportbedingungen senken die Transportkosten, erhöhen die Effizienz und die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen. Diese Effekte werden bei der Bewertung von Projekten gemessen und dementsprechend bei der Priorisierung berücksichtigt. Davon profitieren die Seehäfen mit ihren hochbelasteten Hinterlandanbindungen.

Die Politik des Bundes zur Anbindung der Seehäfen orientiert sich an der Ahrensburger Liste. Die meisten Projekte der Ahrensburger Liste mit positivem Nutzen-Kosten-Verhältnis wurden mittlerweile umgesetzt oder so auf den Weg gebracht, dass eine zügige Umsetzung zu erwarten ist. Die Düsseldorfer Liste kann den Status der Ahrensburger Liste erreichen, wenn die Länder an Rhein und Donau eine Priorisierung der Liste vornehmen und die Projekte im Rahmen der BVWP-Prüfung ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen.

Die norddeutschen Länder prüfen, ob und wie die Ahrensburger Liste aktualisiert werden kann. Die Bundesländer an Rhein und Donau prüfen eine Priorisierung der Düsseldorfer Liste.

Damit die großen deutschen Häfen weiterhin die Mega-Containerschiffe abfertigen und im Wettbewerb bestehen können, ist eine zügige Umsetzung der geplanten Fahrrinnenanpassungen an Außen- und Unterelbe und Außen- und Unterweser erforderlich.

Der Bund wird mit dem Ausbau der Außen- und Unterelbe sowie der Außen- und Unterweser beginnen, sobald Baurecht vorliegt.

Aufgrund der verkehrlichen Bedeutung ist das Augenmerk der Bundesregierung darauf gerichtet, die Infrastruktur des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) langfristig zu sichern. Zur Orientierung für die Planung und mögliche Umsetzung der verschiedenen Einzelmaßnahmen am NOK hat das BMVI einen Investitionsplan Zukunft Schifffahrtsweg NOK veröffentlicht und schreibt diesen fort.

Der Bund wird die Schleusenanlage des NOK in Kiel-Holtenau instand setzen. Darüber hinaus wird der Bund die Oststrecke des NOK ausbauen und die Levensauer Hochbrücke

ersetzen. Die Vertiefung des NOK um einen Meter wird in die Bewertung im Rahmen der BVWP 2015 einbezogen.

Die Dauer und die damit verbundenen Kostensteigerungen der Realisierung von Infrastrukturneu- und -ausbau werden zunehmend problematisch. Der Bund verfügt zurzeit in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) nicht über ausreichende Planungskapazitäten, um die vorgesehenen Infrastrukturprojekte in angemessener Zeit verwirklichen zu können.

Der Bund wird Maßnahmen zur Erhöhung der Planungskapazitäten insbesondere in der WSV ergreifen, damit die vorhandenen Mittel in angemessener Zeit verbaut werden können.

Die Länder haben die Häfen stets auf Basis der Markt- und Kundenanforderungen entwickelt und so zu einer insgesamt hoch leistungsfähigen Hafenlandschaft an der deutschen Küste beigetragen.

Die Länder werden weiterhin umfangreich und bedarfsgerecht in die Hafeninfrastrukturen investieren.

Bei der Entscheidung der Reeder, welcher Hafen angelaufen wird, spielen Fragen zum bürokratischen Aufwand, der Dauer von Verwaltungsabläufen sowie die Möglichkeit zur Verwendung der englischen Sprache eine wichtige Rolle.

Der Bund wird prüfen, ob eine Verringerung des bürokratischen Aufwands und die Verwendung der englischen Sprache im deutschen Revier möglich sind.

Aufgrund der zunehmenden politischen und strategischen Wahrnehmung von hafenbezogenen Aufgaben durch den Bund wird angestrebt, dass Bund und Länder im Rahmen der Weiterentwicklung des Nationalen Hafenkonzepts zu neuen Vereinbarungen über die Zusammenarbeit in der Hafenpolitik kommen. Seit 2009 verzeichnet das BMVI einen starken Aufwuchs in Bezug auf die nationale und die europäische Hafenpolitik. Der Bund hat eine Studie in Auftrag gegeben, welche die Handlungsoptionen für eine bessere Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern in der Hafenpolitik aufzeigen soll.

Der Bund und die Länder werden nach Vorlage der Studie zum Bund-Länder-Verhältnis in der Hafenpolitik gemeinsam prüfen, wie die vorgeschlagenen Handlungsoptionen umgesetzt werden können.

Häfen als Wachstums- und Innovationstreiber

Die deutschen Seehäfen zählen zu den besten Umschlagplätzen der Welt. Sie sind als Logistikdienstleister und Wachstumsmotoren für die gesamte Volkswirtschaft von herausragender Bedeutung.

Häfen sind Hightech-Standorte mit attraktiven Arbeitsplätzen und benötigen hochqualifizierte Arbeitskräfte. Viele Häfen haben es sich zur Aufgabe gemacht, Langzeitarbeitslosen durch Qualifizierung und Einstellung eine neue Perspektive zu geben. Im Nationalen Hafenkonzept von 2009 hatten die Hafenwirtschaft, die Bundesagentur für Arbeit (BA) und das BMVI eine Vereinbarung getroffen, dass die Seehäfen mit Unterstützung der BA bis 2012 insgesamt 2 800 Langzeitarbeitslose qualifizieren und einstellen werden. Die Häfen haben diese Zahlen übertroffen.

Der Bund, die BA und die Hafenwirtschaft prüfen, ob eine Neuauflage des Qualifizierungs- und Einstellungsprogramms für Langzeitarbeitslose in den Seehäfen im Nationalen Hafenkonzept vereinbart werden kann.

Die Arbeitsprofile im Hafen sind einem stetigen Wandel unterworfen, der sich in jüngster Zeit aufgrund der technologischen Entwicklungen beschleunigt. Der wachsende, für die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen unverzichtbare Automatisierungsgrad in der Hafenlogistik, die zunehmende Bedeutung der warenbegleitenden Informationsströme sowie die Bewältigung steigender Transportmengen durch Innovationen bei der Schnittstellenorganisation und der Prozessabwicklung erhöhen das Anforderungsprofil an die Qualifikation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf allen Ebenen.

Die Hafenwirtschaft und die Gewerkschaften werden sich darüber verständigen, wie die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer vor negativen Auswirkungen der Automatisierungsprozesse angemessen geschützt werden können.

Durch die Veränderung der Arbeitsabläufe im Hafenumschlag werden die Arbeitsplätze in den Häfen für Frauen zunehmend interessant. Der Anteil von Frauen in der Hafendarbeit wird sich daher in Zukunft deutlich erhöhen.

Die Hafenbetriebe werden verstärkt Frauen ausbilden und beschäftigen, um in Zukunft ihren Facharbeiterbedarf abdecken zu können.

Es gibt keine systematisch ermittelten Aussagen zur wirtschaftlichen Bedeutung und zur Beschäftigungswirkung der Häfen, weil bislang keine Methode zur bundeseinheitlichen Erfassung der Daten entwickelt wurde.

Der Bund wird eine Studie vergeben, die die wirtschaftliche Bedeutung und die Beschäftigungswirkung der Häfen ermittelt.

Für Forschungsprojekte im Bereich der Seehafentechnologien besteht ein hoher Bedarf. Unter anderem mit Blick auf die rasanten Entwicklungen im Zusammenhang mit der Digitalisierung (Stichwort: Industrie 4.0) sind auch die logistischen Prozesse einem starken Wandel unterworfen. Die gesamte deutsche Wirtschaft kann von einer Förderung innovativer Seehafentechnologien profitieren. Die Evaluation des Förderprogramms Innovative Seehafentechnologien II (ISETEC II) weist nach Auffassung der Hafenwirtschaft auf weiteren Forschungsbedarf hin: Verbesserung des Datenaustauschs entlang der maritimen Logistikkette und Verlagerung von Güterströmen auf Schienen und Wasserwege.

Die Hafenwirtschaft spricht sich für eine Neuauflage des Förderprogramms für innovative Seehafentechnologien (ISETEC III) aus.

Binnenhäfen müssen stärker in die Logistikketten eingebunden werden, so dass sich Fragen der Verbesserung des Datenaustauschs und der Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene und Wasserstraße gleichermaßen in den See- und Binnenhäfen stellen.

Falls es zu einer Neuauflage des ISETEC-Förderprogramms kommt, soll das Programm auch für Binnenhäfen geöffnet werden.

Mit der Nutzung von LNG in der Schifffahrt wird zu einer umwelt- und klimafreundlicheren Schifffahrt beigetragen. In enger Zusammenarbeit mit den Ländern und der Wirtschaft soll für die Marktentwicklung im Bereich alternativer Schiffs-kraftstoffe, insbesondere in Bezug auf LNG und ihre Infrastruktur, bis Ende 2016 ein nationaler Strategie-rahmen erstellt werden, in dem die Zielsetzungen für die Binnen- und die Seeschifffahrt bis zum Jahre 2025 skizziert werden. In diesem Zusammenhang sind auch die Reeder gefordert, durch Umbau ihrer Antriebssysteme für eine entsprechende Nachfrage nach LNG-Bunkerstationen zu sorgen.

Zur Erschließung des vollen Potenzials von LNG als alternativem Kraftstoff für eine umwelt- und klimafreundliche Schifffahrt bedarf es abgestimmter und wirksamer Anreizmechanismen auf Bundes-, Landes- und europäischer Ebene.

Angesichts der heutigen Rahmenbedingungen und Strompreise ist die Einführung von Landstrom in vielen Fällen unwirtschaftlich. Die hohen Kosten stehen in Konkurrenz zu der wesentlich kostengünstigeren schiffseigenen Energieerzeugung und führen zu fehlender Akzeptanz der Landstromversorgung in Deutschland. Damit wird die klima- und umweltpolitisch gewollte Reduzierung schiffsseitiger Emissionen in den Häfen erheblich erschwert.

Der Bund setzt sich weiterhin dafür ein, dass die Versorgung der Schifffahrt mit Landstrom durch die EU-Energiesteuer-richtlinie freigestellt wird.

Die Offshore-Windindustrie bietet ein Geschäftsfeld für deutsche Seehafenbetriebe an der Nordsee und an der Ostsee, das den klassischen Hafenumschlag ergänzt. Aus dem neuen Geschäftsfeld ergeben sich neue Anforderungen bei Beschäftigung, Infrastruktur und Logistik sowie wichtige überregionale Wachstums- und Innovationsimpulse. Der bedarfsgerechte Ausbau der Hafeninfrastrukturen für die Offshore-Windenergie trägt zur Wachstums- und Innovationskraft der Häfen und der Energiewirtschaft bei und unterstützt die Energiewende.

Durch einen Bericht der Länder, der unter anderem den Bedarf an zusätzlichen Hafenskapazitäten für die Offshore-Windenergie beleuchtet, würde die Identifikation von Offshore-Windenergie-bezogenen Hafeninfrastrukturen ermöglicht, die gegebenenfalls der Unterstützung des Bundes bedürfen.

Die norddeutschen Länder stellen dem Bund einen fundierten Bericht zur Verfügung, der aufzeigt

- *ob zusätzliche Hafenskapazitäten für den europäischen Offshore-Windenergiemarkt benötigt werden und*
- *in welcher Weise die Verortung von Produktionsstandorten für Großkomponenten den Bedarf an zusätzlichen Hafenskapazitäten beeinflusst.*
- *In diesem Zusammenhang wäre ebenso in einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zu klären, inwiefern der aufgezeigte Investitionsbedarf dann auch realisiert und finanziert werden kann.*

Europäische Hafenpolitik

Europäische Hafenpolitik ist nur dann erfolgreich, wenn Spielräume für die Entwicklung der Häfen nach nationalen Strategien erhalten bleiben und die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen nicht eingeschränkt wird. Durch hafenbezogene, aber auch andere Wirtschaftsbereiche betreffende Verordnungen und Richtlinien sowie durch die Rechtsprechung nehmen die Europäische Union und der Europäische Gerichtshof in wachsendem Maße Einfluss auf die Häfen und die Hafenpolitik.

Unterschiedliche Standards bei Umwelt- und Sozialvorschriften, Steuerdumping oder diskriminierende Gebühren verzerren den Wettbewerb zwischen den Häfen verschiedener Staaten. Die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen ist deshalb ein Ziel der Bundesregierung.

Der Bund setzt sich auf europäischer Ebene dafür ein, dass durch EU-Regelungen keine Wettbewerbsnachteile für deutsche Häfen entstehen.

Die einfache Übertragung von Wettbewerbsregeln anderer Wirtschaftsbereiche, insbesondere aus dem Luftverkehr, verbietet sich unter anderem aufgrund der wesentlich höheren Komplexität der Häfen im Vergleich zu den Flughäfen, des anderen Funktions- und Aufgabenprofils sowie der unterschiedlichen Organisations- und Finanzierungsstrukturen.

Die Europäische Union hat angekündigt, Kriterien zu entwickeln, nach denen Investitionen der öffentlichen Hand in den Häfen von der Notifizierungspflicht ausgenommen werden können. Es wird geprüft, ob die Häfen in die Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) aufgenommen werden können.

Vorbehaltlich weiterer Prüfungen sehen Bund, Länder und Hafengewirtschaft die Überlegungen der EU-Kommission bezüglich einer Aufnahme der Häfen in die AGVO grundsätzlich positiv, wenn den besonderen Strukturen der Häfen Rechnung getragen wird, eine hohe Zahl von Hafeninfrastrukturprojekten von der Notifizierungspflicht ausgenommen und angemessene Schwellenwerte entwickelt werden.

Das europäische Umweltrecht ist mittlerweile nur noch schwer beherrschbar. Artenschutz, Gebietsschutz und

Gewässerschutz sind wichtige Güter, die auch in ein angemessenes Verhältnis zum Bedarf einer Volkswirtschaft an der Bereitstellung funktionierender Infrastrukturen gestellt werden müssen. Viele Verkehrsinfrastrukturprojekte werden aufgrund der europäischen Umweltregelungen beklagt, so dass sich die Verfahren oft stark verzögern und teurer werden als ursprünglich geplant.

Der Bund wird prüfen, ob die Umweltregelungen auf europäischer Ebene evaluiert werden sollten, um ein hohes Naturschutzniveau zu erhalten und gleichzeitig die Planungsverfahren zu vereinfachen. Die europäische Umweltpolitik sollte EU-weit einheitlich sein und die umweltpolitische Zusammenarbeit Europas mit den Nachbarstaaten sollte intensiviert werden.

Ziel des KOM-Vorschlags für eine Verordnung zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und¹ für die Organisation der Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen ist es, einen Beitrag zu einem effizienteren, besser vernetzten und nachhaltigeren Funktionieren des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) zu leisten. Eine Befassung des Europäischen Parlaments mit dem Verordnungs-Vorschlag ist im Mai 2015 erfolgt. Der Berichterstatter Knut Fleckenstein MdEP hat einen Bericht vorgelegt, der sich auf finanzielle Transparenz, soziale Aspekte und Ausbildung konzentriert. Ferner soll sich Kapitel zwei zukünftig statt auf Marktzugang auf Organisation von Hafendienstleistungen beziehen. Da hiermit nur eine partielle Marktöffnung angestrebt wird, könnte aus Sicht des Berichterstatters eine Einigung zur Verordnung gefunden werden.

Die Bundesregierung wird weiterhin konstruktiv und kritisch an einer europäischen Regelung zur Hafenpolitik mitarbeiten. Bund und Länder begrüßen die Streichung der Marktzugangsregeln für Hafendienste und die Fokussierung auf jene Dienstleistungen, die direkt für den Hafennutzer erbracht werden. Die Auswirkungen der Fokussierung auf sozialpolitische Elemente werden zunächst gemeinsam mit den Bundesländern erörtert.

1 Der Vorschlag des EP-Berichterstatters Fleckenstein konzentriert sich auf die Transparenzregeln und soziale und Arbeitsstandards. Deshalb ist der Titel veraltet. Der nicht mehr relevante Teil wurde in Klammern gesetzt und durch eine neue Formulierung ersetzt.

Bericht zum Branchenforum Seeschifffahrt

Seeschifffahrt 2025 – jetzt den Kurs bestimmen am 16. Juni 2015 in Berlin

Mit dem Branchenforum Seeschifffahrt wurde im Vorfeld der Nationalen Maritimen Konferenz eine vertiefte, interdisziplinäre Diskussion über die aktuellen Herausforderungen und Perspektiven der Seeschifffahrtsbranche ermöglicht. Die Ergebnisse des Branchenforums sind eine bedeutende Weichenstellung für die Umsetzung der im Koalitionsvertrag vereinbarten Aufträge zur Sicherung eines starken maritimen Standortes und zur Weiterentwicklung des Maritimen Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt.

Nachfolgende Themen wurden behandelt:

Welche Faktoren sind zukünftig für den deutschen Schifffahrtsstandort relevant?

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sprachen sich für einen starken maritimen Standort und eine leistungsfähige Schifffahrt aus. Es gelte, die rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu gestalten, um die Branche international wettbewerbsfähig zu machen. Entscheidend sei, dass die am Standort ansässigen Unternehmen Wertschöpfung und hochwertige Arbeitsplätze im maritimen Cluster schaffen, auch weit über die Küstenregion hinaus. Ausländische Unternehmen der maritimen Branche sollten für eine Ansiedlung in Deutschland attraktive Bedingungen vorfinden.

Die Teilnehmer plädieren dafür, die volkswirtschaftliche Bedeutung des maritimen Clusters für ganz Deutschland stärker im Bewusstsein der Bevölkerung zu verankern. Auf der 9. Nationalen Maritimen Konferenz erwarten sie ein starkes politisches Bekenntnis zum Schifffahrtsstandort Deutschland.

Schiffserlöspools versicherungsteuerlich freistellen

Schiffserlöspools sind ein von der maritimen Wirtschaft sowohl national als auch international vielfach genutztes Instrument zur wettbewerbsfähigen Vermarktung von Schiffen. Der Verband Deutscher Reeder (VDR) hält die versicherungsteuerliche Freistellung der Schiffserlöspools

für unumgänglich. Die Bundesregierung hat sich im Vorfeld des Branchenforums für eine dauerhafte gesetzliche versicherungsteuerliche Freistellung ausgesprochen; die aktuelle Regelung ist bis Ende 2015 befristet.

Eine Gesetzesänderung zur Entfristung der Steuerbefreiungsregelung ist in Vorbereitung.

Tonnagesteuer beibehalten

Die Tonnagesteuer leistet einen entscheidenden Beitrag zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrtsstandortes Deutschland.

Die Bundesregierung wird die Tonnagesteuer beibehalten. Sie erwartet von den Reedern, dass sie die EU-rechtlich zwingenden Voraussetzungen erfüllen. Optimierungspotenzial wird bei der Besteuerung des Unterschiedsbetrages und der Einbeziehung der Offshore-Schiffe in die Tonnagebesteuerung gesehen.

Flaggenstaatverwaltung weiter modernisieren

Die Modernisierung der Flaggenstaatverwaltung ist ein wichtiger Baustein zur Stärkung des maritimen Standortes. Die Flaggenstaatverwaltung bietet Service vor Ort, sie ist ein wichtiger maritimer Dienstleister.

Die Bundesregierung sagt zu, den Prozess zur Verbesserung im Service der Flaggenstaatverwaltung fortzusetzen.

Deutsche Flagge europäisch wettbewerbsfähig gestalten

Die Teilnehmer des Forums haben sich zur deutschen Flagge bekannt. Sie sei erforderlich, um deutsche Qualitätsstandards zu halten. Allerdings sei die Seeschifffahrt unter deutscher Flagge aufgrund der Personalkosten nicht wettbewerbsfähig. Um zumindest eine Angleichung an europäische Standards zu erreichen, bedarf es eines Gesamtkonzeptes, welches sowohl Maßnahmen zur Kostenreduzierung als auch zum Ausgleich der Mehrkosten beinhaltet. Diskutiert wurde die Anhebung des Lohnsteuereinbehaltes auf 100%, eine gezieltere Förderung der Lohnnebenkosten und eine kostenminimierende Besetzung der Schiffe. Es bestand Einigkeit, dass heuerbedingte Mehrkosten ausschließlich ein Thema der Tarifpartner sind. Die genannten Aspekte wurden vertieft im zweiten Teil des Branchenforums behandelt mit der Fragestellung:

Welche Faktoren sind für maritime Beschäftigung und Ausbildung relevant?

Das Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt ist die Plattform, um die nationale Seeschifffahrtspolitik gemeinsam mit den Akteuren der maritimen Wirtschaft zu gestalten. In den vergangenen Jahren konnten viele positive Impulse gesetzt werden.

Infolge der Schifffahrtskrise der letzten Jahre und der anhaltenden Konsolidierungsaktivitäten im internationalen Markt befindet sich die deutsche Seeverkehrsbranche im Umbruch. Die deutsche Handelsflotte hat sich reduziert und die Anzahl der Schifffahrtsunternehmen ist zurückgegangen. Der Anteil von Schiffen, die unter deutscher Flagge fahren, ist gesunken, mit möglichen negativen Auswirkungen auf Beschäftigung und Ausbildung deutscher Seeleute.

Die Sicherung des maritimen Know-how in Deutschland – sowohl im Primär- als auch im Sekundärmarkt – bleibt eine vorrangige Aufgabe des Maritimen Bündnisses. Mit Unterstützung der maritimen Branchen an Land, z. B. der deutschen Seelotsen, kann jungen Menschen mit Interesse an maritimen Berufen eine verlässliche Perspektive geboten werden.

Lohnsteuereinbehalt anheben

Der Lohnsteuereinbehalt ist ein geeignetes Instrument, die Reedereien bei den Personalkosten unter deutscher Flagge spürbar zu entlasten.

Die norddeutschen Länder arbeiten an der konkreten Ausgestaltung einer Initiative zur Erhöhung des Lohnsteuereinbehaltes von 40 auf 100 % mit dem Ziel, eine entsprechende Gesetzesinitiative im Bundesrat einzubringen. Dabei ließe sich auch ein Beitrag zur Entbürokratisierung erreichen, würde die sogenannte „183-Tage-Regelung“ abgeschafft. Die Bundesregierung ist bereit, ihren finanziellen Beitrag zu leisten.

Lohnnebenkostenförderung weiterentwickeln

Die norddeutschen Länder haben sich für eine kurzfristige Anhebung der Fördersätze ausgesprochen, damit alle bereitgestellten Haushaltsmittel genutzt werden. Die Sozialpartner regten an, die Lohnnebenkostenzuschüsse mindestens in bisheriger Höhe fortzuschreiben.

Die Bundesregierung hat im Juni dieses Jahres die Höhe der Lohnnebenkostenzuschüsse für das Jahr 2016 bekanntgegeben. Die maximal zulässigen Fördersätze der Lohnnebenkosten-Rahmenrichtlinie wurden ausgeschöpft.

Die Forderung des VDR nach einer Erstattung des Arbeitgeberanteils der Sozialversicherungsbeiträge für Seeleute wird aufgenommen. Die Bundesregierung wird eine neue Richtlinie zur bedarfsgerechten Förderung der Lohnnebenkosten erarbeiten.

Die Bundesregierung wird eine neue Richtlinie erarbeiten, um die Schifffahrtsförderung bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.

Kostenminimierende Besetzung der Schiffe unter deutscher Flagge

Der VDR fordert, den Schiffsmechaniker aus der Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV) als zwingende Vorgabe zu streichen und die vorgeschriebene Anzahl europäischer Seeleute an Bord deutschflaggiger Schiffe zu reduzieren. Dadurch könnten die Schiffe wirtschaftlicher betrieben werden. Bei der Flaggenwahl sei dies ein entscheidendes Kriterium.

Die Gewerkschaft ver.di macht die Mitwirkung an einer Änderung der SchBesV von dem Nachweis positiver Effekte bei der Beschäftigung deutscher/europäischer Seeleute abhängig. Die Beschäftigungszahl von Seeleuten aus Deutschland müsse ansteigen oder zumindest gleich bleiben. Die Tatsache, dass die deutsche Flotte insgesamt schrumpft, ist dabei zu berücksichtigen.

Zum Thema Änderung der Besetzungsvorschriften erklären sich VDR und die Gewerkschaft ver.di zu Gesprächen bereit mit dem Ziel, einen einvernehmlichen Vorschlag zu unterbreiten.

Die Bundesregierung ist zu einer Änderung der SchBesV im EU-rechtlich zulässigen Rahmen grundsätzlich bereit. Für sie hat das Reduzieren der Kosten grundsätzlich Vorrang vor Subventionen.

Die norddeutschen Länder sind offen für eine Diskussion über Maßnahmen, die Beschäftigung unter deutscher Flagge sichern und Flexibilität bei der Schiffsbesetzung ermöglichen.

Maritime Ausbildung – Ausbildungsplatzförderung fortführen

Die norddeutschen Länder haben ihre Verpflichtungen im Rahmen des Maritimen Bündnisses in der zurückliegenden Dekade erfüllt. Alle ausbildenden Standorte sind unter inhaltlichen und formellen Gesichtspunkten gut aufgestellt und erfüllen die geltenden Standards.

Die Bundesregierung hat die bisherige Ausbildungsplatzförderung übergangsweise für zwei Jahre bis Ende 2015 fortgeführt. Die norddeutschen Länder, der VDR und ver.di halten es für notwendig, dass die Förderung zumindest in der bisherigen Höhe aufrechterhalten wird.

Die norddeutschen Länder werden ihre seefahrtbezogenen Bildungseinrichtungen und -angebote bedarfsgerecht weiterentwickeln.

Die Bundesregierung wird die bisherige Ausbildungsplatzförderung im EU-rechtlich zulässigen Rahmen fortführen und ausbauen (Praxissemester, Anpassung der Fördersätze).

Bericht zum Branchenforum *Klima und Umweltschutz in der Seeschifffahrt*

Grüne Schifffahrt – blaues Wachstum: Möglichkeiten und Grenzen am 16. Juni 2015 in Berlin

Im Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD von 2013 wurde die Absicherung der Bedeutung des maritimen Standortes Deutschland als wichtiges Ziel der Koalition vereinbart. Hierzu soll eine leistungsfähige Schifffahrt gewährleistet werden, die ihre Vorteile in der Transportkette nutzt und den Klima- und Umweltschutzanforderungen entspricht.

Hieraus ergibt sich für den Schifffahrtsbereich zwangsläufig ein Spannungsfeld zwischen ökologischen Anforderungen, wirtschaftlichen Erfordernissen sowie gesellschaftlichen Ansprüchen. Politik, Rechtsetzung und Gesellschaft müssen diese Belange aufgeschlossen berücksichtigen und ausgewogene Lösungen für die jeweiligen Themen entwickeln, um ein nachhaltiges Wachstum des maritimen Sektors in Deutschland zu ermöglichen.

Vor diesem Hintergrund haben die Teilnehmer des Forums zahlreiche Empfehlungen herausgearbeitet, um die Umwelt vor möglichen negativen Auswirkungen des Seeverkehrs zu schützen und eine international wettbewerbsfähige Seeschifffahrt zu gewährleisten.

In der Diskussion wurden vier Themenschwerpunkte behandelt.

Themenblock I – Abfälle und andere Rückstände

Leitgedanken der Bundesregierung

Die ordnungsgemäße Entsorgung von Abfällen und Rückständen aus Transport und Betrieb sind für die Schifffahrt von großer Bedeutung. Anforderungen, die der Schifffahrt die Entsorgung auf See untersagen, führen allerdings zwangsläufig zu dem Erfordernis, die anfallenden Rückstände an Land entsorgen zu müssen. Dazu zählen vor allem Abwässer und Abfälle, aber auch sonstige Schiffbetriebsrückstände, wie sie etwa durch den Einsatz von Abgasnachbehandlungsanlagen entstehen. Die Diskussion um das Sondergebiet für Abwässer von Fahrgastschiffen auf der Ostsee hat gezeigt, dass die deutschen Häfen im

internationalen Vergleich zum Teil noch Nachholbedarf bezüglich ihrer Hafenauffanganlagen haben.

Die IMO hat bereits umfassende Vorschriften für diesen Bereich entwickelt. Der Umgang mit Abfällen ist in den Anlagen des MARPOL-Übereinkommens genau so geregelt wie der mit Abwässern. Auf europäischer Ebene regelt die Richtlinie über Hafenauffanganlagen die Handhabung von Abfällen. Diese Regelwerke unterliegen der ständigen Weiterentwicklung, um auf neue wissenschaftliche Erkenntnisse reagieren zu können. Die Mitwirkung an dieser Rechtsfortentwicklung ist originäre Aufgabe der Bundesregierung. Schifffahrt, Hafenwirtschaft und zuständige Behörden müssen sich mit ihren jeweiligen Akteuren und Infrastrukturen auf die Umsetzung der anspruchsvollen Anforderungen zur sachgerechten Abfallentsorgung und -vermeidung noch intensiver als bisher einstellen. Das Ziel sollte hierbei sein, Entsorgung von Abfällen weitestmöglich im Hafen vorzunehmen.

Um dies möglichst flächendeckend zu erreichen, bedarf es verschiedener Maßnahmen auf unterschiedlichen Ebenen:

Die Bundesregierung wird sich aktiv in die Ausgestaltung einschlägiger Regelungen auf europäischer und internationaler Ebene einbringen.

Da der Seeverkehr international agiert, bedarf es möglichst einheitlicher Regelungen für alle Akteure. Dies dient nicht nur einem besseren Schutz der Umwelt, sondern schafft auch gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Seeverkehrswirtschaft. Daher ist es oberste Priorität der Bundesregierung, entsprechende Vorgaben im Bereich der Abfall-/Abwasserentsorgung so weit wie möglich zu harmonisieren. Die Bundesregierung bringt sich daher aktiv zur Erreichung dieses Ziels in die Arbeit in den entsprechenden Gremien der IMO und der EU ein, wie z.B. derzeit im Rahmen der Überarbeitung der Richtlinie über die Hafenauffanganlagen.

Die Betroffenen bringen praktische und operationelle Bedürfnisse rechtzeitig und unmissverständlich in Rechtsetzungsprozesse ein.

Eine umfassende Entsorgung von Abwässern/Abfällen in den Häfen ist für die Schifffahrt mit größerem Aufwand verbunden, bindet Schiffs- und Hafenkapazitäten, tangiert lokale Entsorgungsunternehmen und bedarf daher sorgfältiger Abstimmung zwischen den Beteiligten, damit Entsorgungszeiten und -kapazitäten mit den Fahrplänen kompatibel sind.

Die Erarbeitung oder Anpassung von Regelungen im Bereich Abfall-/Abwasserentsorgung für die Schifffahrt, wie z. B. die derzeit laufende Überarbeitung der europäischen Hafenauffanganlagenrichtlinie, muss daher zwingend die praktischen und operationellen Bedürfnisse der Beteiligten berücksichtigen. Zudem sollten Regelungen in diesem Bereich so wenig Verwaltungsaufwand wie möglich generieren. Es ist daher essentiell, dass alle potenziell Betroffenen derartige Erkenntnisse dem jeweils federführenden Ressort der Bundesregierung übermitteln, damit dies in den Gestaltungsprozess eingebracht werden kann.

Die Häfen prüfen die Einführung von Anreizmechanismen zur Stärkung der Akzeptanz landseitiger Entsorgungskonzepte für die Seeschifffahrt.

Finanzielle/wirtschaftliche Anreize können dazu beitragen, dass die Forderung einer möglichst umfassenden Entsorgung von Abfällen und Abwässern allein im Hafen schnellere Akzeptanz bei den Betroffenen findet. Die Seeverkehrswirtschaft und die Umweltverbände befürworten daher die Einführung eines No-Special-Fee-Systems für die Nutzung von Hafenauffanganlagen überall und für alle Abfälle zur Erleichterung der Entsorgung und als Anreiz für eine landseitige Abgabe. Länder, Kommunen, Häfen sowie Entsorgungsunternehmen sind gefordert, zielführende Mechanismen zu entwickeln. Auch hierbei ist eine möglichst einheitliche landseitige Vorgehensweise geboten, damit größtmöglicher Umweltnutzen mit verlässlichen Rahmenbedingungen für die Seeverkehrswirtschaft einhergehen kann.

Das BMVI wird gemeinsam mit den zuständigen Behörden in den Ländern geeignete Maßnahmen zur Sicherstellung der Einhaltung von Vorschriften zur Abfall-/Abwasserentsorgung herausarbeiten.

Verschiedentlich wurde von Teilnehmern des Branchenforums empfohlen, bei Zuwiderhandlungen gegen die vorgeschriebene Abfallentsorgung Bußgelder in solcher Höhe zu verhängen, dass ein echter Abschreckungseffekt entsteht. Auch die Abschöpfung möglicherweise entstandener Gewinne soll realisiert werden.

Die Zuständigkeiten für die einschlägigen Bußgeldtatbestände liegen in Deutschland je nach Bezugstatbestand bei Behörden des Bundes, der Länder und der Kommunen. Hier gibt es naturgemäß keine einheitlichen Bußgeldsätze. Gleichwohl bietet das Ordnungsrecht üblicherweise einen Rahmen, innerhalb dessen sich die Behörden je nach

Schwere des Verstoßes, der Auswirkungen und wiederholter Begehung bewegen können, so dass auch heute schon Spielräume bei der Festsetzung eines angemessenen Bußgeldes bestehen.

Das BMVI wird mit den zuständigen Behörden der unterschiedlichen Ebenen einen entsprechenden Erfahrungsaustausch initiieren und gemeinsame Grundsätze der Behörden des Bundes und der Länder hierzu entwickeln. Im Folgenden wird überprüft werden, ob hieraus allgemeingültige Erkenntnisse für die Bußgeldfestsetzung einschlägiger Tatbestände abgeleitet werden können.

Wichtige Einzelfragen zu Themenblock I

Verwendung von Scrubbern

Mit der Überarbeitung von Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens wurde der zulässige Schwefelgehalt für Schiffskraftstoffe gesenkt. In den SECA auf Nord- und Ostsee gilt seit Anfang 2015 der weltweit strengste Grenzwert von 0,1 %. Alternativ zur Nutzung von niedrigschwefeligem Kraftstoff können Schiffe auch Anlagen zur Abgasnachbehandlung nutzen. Abhängig von der Art der eingesetzten Anlage entsteht dabei Waschwasser, das entsorgt werden muss. Je nach Funktionsweise geschieht dies kontinuierlich mit der Einleitung in die Meeresumwelt, wofür die IMO Grenzwerte für bestimmte Bestandteile sowie den maximal zulässigen pH-Wert solchen Waschwassers festgelegt hat. Auch die EU-Schwefelrichtlinie nimmt in diesem Punkt auf die IMO-Richtlinien Bezug. Allerdings ist die Einleitung dieses Waschwassers nicht überall zulässig. Alternativ kann das Waschwasser einiger Scrubber auch gesammelt und an Land entsorgt werden. Daraus ergeben sich auch neue Anforderungen an die landseitigen Infrastrukturen. Vertreter der Umweltverbände fordern, dass für Scrubber-Rückstände eine Pflicht zur Abgabe in den Häfen eingeführt werden soll, bzw. längerfristig die Verwendung von Scrubbern von der IMO verboten werden soll.

Die Bundesregierung wird prüfen, ob und in welcher Form einheitliche Einleitregelungen für Scrubber-Waschwasser im Hinblick auf die Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie und der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL) erforderlich sind. Hieraus gewonnene Erkenntnisse wird die Bundesregierung auch aktiv in die relevanten IMO-Prozesse einbringen.

Abgabe von (un-)behandeltem Ballastwasser

Deutschland hat im Juni 2013 das Internationale Ballastwasser-Übereinkommen ratifiziert. Das Ratifizierungsgesetz zum Ballastwasser-Übereinkommen und die Verordnung über das umweltgerechte Verhalten in der Seeschifffahrt (SeeUmwVerhV) sind mit Zustimmung des Bundesrates verabschiedet worden. Gleichwohl tritt das Übereinkommen noch nicht in Kraft, da das erforderliche Quorum international noch nicht erreicht wurde.

Gleichwohl muss sich Deutschland schon jetzt Gedanken über die praktische Anwendung der Vorschriften machen.

Da die aktuellen Analyseverfahren zur Überprüfung des Ballastwassers zeitaufwändig sind und bisher nur in Laboren durchgeführt werden können, hat die Seeverkehrswirtschaft Sorge vor Beeinträchtigungen der Beförderungsabläufe geäußert.

Das BSH ist in die Entwicklung zuverlässiger und einfach durchzuführender mobiler Methoden zur Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften des Internationalen Ballastwasser-Übereinkommens eingebunden.

Auf nationaler Ebene wird derzeit die Einleitung von Ballastwasser in die Meeresumwelt nicht beanstandet. Jedoch befasst sich die Länderarbeitsgemeinschaft Wasser derzeit mit einem möglichen Widerspruch dieser Praxis zum Wasserhaushaltsgesetz, das eine Genehmigungspflicht für die Nutzung von Oberflächenwasser vorsieht.

Der Rechtsausschuss der Länderarbeitsgemeinschaft Wasser ist mit der Klärung dieser Frage bis voraussichtlich November 2015 befasst.

Themenblock II – Emissionsüberwachungsgebiete

Schwefelemissionsüberwachungsgebiete

Die Standards der IMO für Abgase von Schiffen aus Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens schreiben ab 2020 weltweit einen maximalen Schwefelanteil in Schiffskraftstoffen von 0,5 % vor. Seit 01.01.2015 gilt in den Emissionsüberwachungsgebieten (ECA) aufgrund ihrer besonderen Schutzbedürftigkeit schon ein Grenzwert von 0,1 %. Für Deutschland betrifft dies die Nord- und Ostsee. Die EU hat mit der Überarbeitung der Schwefelrichtlinie im Jahr

2012 dafür Sorge getragen, dass in der Union ab 2020 nur noch Schiffskraftstoffe mit einem maximalen Schwefelgehalt von 0,5 % verbrannt werden dürfen.

Die Bundesregierung arbeitet bereits heute ressortübergreifend intensiv in den Fachgremien der Europäischen Kommission für die Umsetzung der Richtlinie mit, um für eine noch effizientere und ausgewogenere Um- und Durchsetzung der Vorgaben Sorge zu tragen.

Festzuhalten ist gleichwohl, dass derzeit internationale und europäische Regelungen nur in den ECA deckungsgleich sind. Die IMO bereitet derzeit im internationalen Kontext die in Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens vorgesehene Überprüfung der Verfügbarkeit niedrigschwefeliger Kraftstoffe vor, um endgültig über den Zeitpunkt der Einführung eines globalen Grenzwertes von 0,5 % (2020 oder 2025) zu entscheiden. Der Abschlussbericht einer entsprechenden Studie soll dem Marine Environment Protection Committee (MEPC) 70 im Herbst 2016 vorgelegt werden. Damit wurde die Überprüfung der Verfügbarkeit im Gegensatz zur ursprünglichen zeitlichen Vorgabe bis 2018 deutlich vorgezogen.

Die Bundesregierung wird sich bei der IMO dafür einsetzen, dass die Einführung eines globalen Grenzwertes von 0,5 % für niederschwefelige Kraftstoffe zum frühestmöglichen Zeitpunkt beschlossen wird. Ein möglichst effektiver und einheitlicher Umweltschutz sichert einen verlässlichen Rahmen für Investitionen in Umwelttechnologien in der Seeschifffahrt.

Unabhängig von der Harmonisierung der einschlägigen Regelwerke halten alle Beteiligten es zur Erreichung der gesetzten Umweltziele und Herstellung eines einheitlichen Wettbewerbsrahmens für unabdingbar, die Einhaltung der Grenzwerte konsequent und einheitlich zu überwachen und durchzusetzen. Zudem ist ein regelmäßiger, standardisierter Informationsaustausch zwischen den jeweiligen SECA-Anrainerstaaten erforderlich. Die Teilnehmer des Branchenforums sind sich einig, dass ausreichende Kontrollen über die Einhaltung der Vorschriften sowohl in den Häfen als auch auf See erforderlich sind. Es besteht ebenfalls Einigkeit, dass hierbei ggf. erforderliche Analysen so gründlich wie nötig, aber nicht aufwändiger als erforderlich sein sollen. Die Vertreter der Umweltverbände fordern zudem, dass bei festgestellten Verstößen der Bußgeldrahmen erforderlichenfalls ausgeschöpft werden muss.

Bund und Länder müssen hinsichtlich der Kontrollmodalitäten in enger Abstimmung angemessene Verfahren entwickeln und Erfahrungen austauschen. Dies gilt auch für den Umgang mit den Bußgeldvorschriften.

Die Bundesregierung wird die hieraus gewonnenen Erkenntnisse in die entsprechenden Prozesse auf Unionsebene und IMO einbringen.

NO_x-Emissionsüberwachungsgebiete

Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens sieht in ECA auch eine Höchstgrenze für die Stickoxid-Emissionen (NO_x) von Schiffen vor, den sog. Tier III-Standard. Die Einhaltung dieses Standards setzt die Nutzung entsprechender Technologien zur Abgasnachbehandlung (insbesondere Verfahren zur selektiven katalytischen Aufbereitung – SCR) voraus. Dieser Standard gilt in den SECAs auf Nord- und Ostsee bislang nicht. Daher prüfen die Anrainer von Nord- und Ostsee bereits seit einigen Jahren, ihre Meeresgebiete zusätzlich als NECA auszuweisen. Im Gegensatz zu den Vorgaben für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen, die für alle Schiffe unabhängig von ihrem Baujahr gelten, betrifft der Tier III-Standard nur Schiffsn Neubauten ab einem im jeweiligen Emissionsüberwachungsgebiet festzulegenden Datum.

Für die Ostsee wird die NECA-Ausweisung seit 2010 im Rahmen der Helsinki-Konferenz (HELCOM) vorbereitet; die Vorarbeiten sind bereits abgeschlossen. Bislang scheiterte die Beantragung der NECA bei der IMO jedoch am Widerstand Russlands.

Die Nordseeanrainer prüfen eine NECA-Ausweisung im Rahmen der sog. NECA Northsea Consultation Group. Entsprechende Studien wurden durchgeführt.

Die Bemühungen beider Gruppen richten sich nun auf eine möglichst zeitgleiche Beantragung beider NECA.

Die Bundesregierung unterstützt in den jeweiligen Gremien intensiv die zeitgleiche Einführung von NECA in Nord- und Ostsee und wirbt in HELCOM für eine zeitnahe Beteiligung Russlands.

Ausweisung weiterer Emissionsüberwachungsgebiete

Aus Gründen der Wettbewerbsgerechtigkeit wird die Ausweisung weiterer Emissionsüberwachungsgebiete vor allem im Mittelmeerraum gefordert. Jeder Versuch einer derartigen Initiative ist bisher allerdings am Widerstand der Mittelmeeranrainer gescheitert, die eine Verschlechterung ihrer Wettbewerbsposition gegenüber den nordafrikanischen Häfen befürchten. Das Initiativrecht für eine Einführung von ECA liegt bei den jeweiligen Anrainerstaaten, so dass deren Interessen ausschlaggebend sind.

Die Bundesregierung fordert ihre europäischen Mittelmeerpartner aus Gründen der Wettbewerbsgleichheit und eines wirkungsvollen Umweltschutzes in Europa zur Ausweisung weiterer ECA in europäischen Gewässern auf.

Themenblock III – LNG und andere alternative Kraftstoffe

Nicht zuletzt durch das Inkrafttreten der letzten Stufe der SECA-Grenzwerte rückt die Verwendung umweltfreundlicher alternativer Kraftstoffe zunehmend in den Fokus der Seeverkehrswirtschaft. Die Teilnehmer des Branchenforums sind einvernehmlich der Auffassung, dass sich vor allem verflüssigtes Erdgas als Alternative zu herkömmlichen ölbasierten Kraftstoffen anbietet: Da LNG zu 90 % aus Methan besteht, entstehen bei der Verbrennung keine Schwefeloxide und auch Stickoxide werden im Vergleich zu herkömmlichen Dieselmotoren um 80 bis 90 % reduziert. Der Partikelaustritt ist sogar um etwa 98 % geringer. Aufgrund des ohnehin geringeren Kohlenstoffanteils führt die Verbrennung von LNG zudem zu reduzierten CO₂-Emissionen. Mittlerweile haben die Motorenhersteller auch den Methanschlupf im Griff, der zunächst Probleme bereitete. Ein weiterer Vorteil von LNG ist, dass die hierfür erforderliche Technologie bereits am Markt verfügbar ist.

Trotz dieser unbestrittenen Vorteile ist ein flächendeckender Einsatz in der Seeschifffahrt noch nicht in Sicht. Dies liegt zum einen an den relativ hohen Kosten für die Umrüstung von Bestandsschiffen, zum anderen aber auch an der fehlenden Versorgungsinfrastruktur für LNG, die die Versorgungsunternehmen wiederum mit zu geringer Nachfrage begründen. Es gilt daher, diese Wechselwirkung aufzubrechen. Erfreulicherweise haben erste Unternehmen die Zeichen der Zeit erkannt; heute sind schon einige Schiffe in Dienst gestellt bzw. im Bau, die sich dieser Technologie bedienen. Dies ist ein erster Schritt in die richtige Richtung.

Es ist ein wichtiges Anliegen der Bundesregierung, in Deutschland Rahmenbedingungen zur Verfügung zu stellen, die eine großflächige Einführung umweltfreundlicher Kraftstoffe in der Seeschifffahrt erleichtern. Die Teilnehmer des Branchenforums teilen die Einschätzung des BMVI, dass die Verfügbarkeit von Versorgungsinfrastrukturen für LNG ein zentraler Aspekt ist. Zwar sind hier in erster Linie die Länder für die Zulassung solcher Infrastrukturen in der Verantwortung. Das BMVI hat aber die Herausforderung angenommen, dieses zukunftsweisende Thema zu koordinieren, und unterstützt mit eigenen Förderprogrammen geeignete Projekte. Dabei liegt zzt. ein Förderschwerpunkt auf der Schaffung von Nachfrage nach LNG, mit der dann eine Versorgung für private Akteure attraktiv wird.

Das BMVI prüft im Rahmen seiner Ressortförderung die Realisierung eines Einzelprojekts zur Nutzung von LNG in der Seeschifffahrt und wird im Rahmen der NMK dazu berichten.

Das BMVI hat darüber hinaus veranlasst, dass bei Neuausschreibungen für Wasserfahrzeuge in seinem Geschäftsbereich grundsätzlich die Möglichkeit einer Ausrüstung mit LNG-Antrieb geprüft wird.

Die Bundesregierung prüft zudem im Rahmen ihrer Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) weitere Fördermöglichkeiten für den Einsatz von LNG.

Andere alternative Kraftstoffe

Dem BMVI obliegt die Verantwortung zur Umsetzung der europäischen Clean Power for Transport-Richtlinie (CPT) innerhalb der Bundesregierung. Diese sieht den Aufbau einer angemessenen Mindestausstattung an Tank- und Ladungsmöglichkeiten für alternative Kraftstoffe vor. Zudem verpflichtet sie die Mitgliedstaaten, bis 2016 entsprechende Rahmenpläne für die Kraftstoffalternativen Strom, Wasserstoff, CNG und LNG zu entwickeln und vorzulegen.

Themenblock IV – CO₂-Monitoring

Mit dem Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) hat die IMO einen ersten Schritt zur Reduktion der CO₂-Emissionen der Seeschifffahrt beschlossen. Allerdings betreffen die EEDI-Vorgaben ausschließlich Schiffsneubauten. Maßnahmen für die Bestandsflotte scheiterten in der IMO bislang am

Widerstand der Entwicklungsländer. Auch die Industrie hat sich dagegen ausgesprochen. Gleichwohl ist der EEDI wichtig, denn hiermit erfolgt erstmals eine globale Bestandsaufnahme von Emissionen und Effizienz, auf deren Grundlage dann maßgeschneidert für den Sektor gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen zur Reduzierung von CO₂-Emissionen entwickelt werden können.

Die Europäische Union hat die IMO bei diesem Thema zwischenzeitlich überholt: Sie hat mit der Verordnung 2015/757/EU (sog. MRV-Verordnung) bereits ein deutlich kleinteiligeres System zur Überwachung, Berichterstattung und Prüfung von CO₂-Emissionen der Seeschifffahrt beschlossen. Es soll nicht zuletzt die Entwicklungen in der IMO beschleunigen und im europäischen Sinne beeinflussen. Die sog. MRV-Verordnung sieht vor, dass Reedereien die CO₂-Emissionen ihrer Schiffe in allen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates und bei allen Fahrten zu oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates ab dem 01.01.2018 überprüfen und berichten. Auch bei diesem Thema besteht ein deutliches Spannungsfeld: Einerseits ist es Aufgabe der IMO, weltweit gültige Vorgaben für die internationale Seeschifffahrt zu entwickeln. Auf der anderen Seite bestehen regionale Ambitionen, wenn die Arbeit auf der internationalen Ebene wegen der Vielfalt der unterschiedlichen Betroffenheiten und Belange in gemäßigerem Tempo voranschreitet. Als Mitgliedstaat der Europäischen Union und Vertragsstaat der IMO ist Deutschland beiden Organisationen und ihren Zielen verpflichtet. Im Bereich der Seeschifffahrt legt die Bundesregierung jedoch einen Schwerpunkt auf die Entwicklung weltweit gültiger Regelungen. Es ist Aufgabe der Bundesregierung, unter Wahrung der nationalen Interessen an einer wettbewerbsfähigen Seeschifffahrt und dem Schutz der Umwelt, auf kompatible Rechtssysteme in diesem Bereich zu achten.

Die Bundesregierung wird sich daher dafür einsetzen, dass Fragen im Zusammenhang mit CO₂-Emissionen der internationalen Seeschifffahrt in allererster Linie von der IMO entwickelt werden. Sie wird sich auch weiterhin nachdrücklich gegen eine Regionalisierung des einschlägigen Regelwerkes wenden.

Bericht zum Branchenforum Maritime Sicherheit

am 17. Juni 2015 in Berlin

Im Vorfeld der 9. NMK befasste sich das Branchenforum Maritime Sicherheit unter Leitung des Inspektors der Marine, Herrn Vizeadmiral Andreas Krause, mit den Unterthemen (1) Möglichkeiten und Bedarfe für maritime Lagebilder und maritime Beobachtung, (2) Maritime Sicherheit am Golf von Guinea und (3) Nationale strategische industrielle Fähigkeiten. Als Rahmen gab der Stellvertretende Generalsekretär des Europäischen Auswärtigen Dienstes, Maciej Popowski, einen Überblick über die maritime Sicherheitsstrategie der Europäischen Union. Dabei konstatierte er, dass Europa fähige und effiziente Marinestreitkräfte benötigt, die nicht nur miteinander kooperieren, sondern im gesamten Umfeld ziviler und militärischer, öffentlicher und privater Akteure agieren können. Im Anschluss an die Vorträge wurden die Unterthemen nacheinander in Workshops behandelt, jeweils beginnend mit einer Einführung in die Thematik bzw. Impulsvorträgen, gefolgt durch Kurzvorträge bzw. Statements der Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf dem Podium und fortgesetzt mit moderierten Diskussionen auf dem Podium sowie mit dem Auditorium.

(1) Während der Befassung mit dem Thema Möglichkeiten und Bedarfe für maritime Lagebilder und maritime Beobachtung wurde ausgeführt, dass die Technologien für maritime Lagebilder und Beobachtung grundsätzlich bereits vorhanden seien, allerdings die Bedarfe noch genauer formuliert werden müssten. Es fehle eine konzeptionelle Zusammenarbeit der Bedarfsträger und ein koordinierter Einsatz der vorhandenen Technologie. Somit gelte es, das Bewusstsein für die Notwendigkeit maritimer Beobachtung ressortübergreifend zu erhöhen, tatsächliche Bedarfe zu definieren und die Nutzbarmachung der maritimen Lagebilder für unterschiedliche Akteure (von Behörden bis zu Nichtregierungsorganisationen) zu klären. Das Bereitstellen maritimer Lagebilder solle im europäischen Rahmen abgestimmt werden, kompatibel und flexibel erfolgen.¹ Als wesentliches Ergebnis der Befassung mit diesem Themenfeld ergeht hieraus die Empfehlung, eine ressortübergrei-

fende Arbeitsgruppe einzurichten, die – zunächst nur auf nationaler Ebene – bis zur 10. NMK die entsprechenden Grundlagen und Zielsetzungen erarbeitet.

(2) Die Bearbeitung des Themas Maritime Sicherheit am Golf von Guinea unterstrich exemplarisch das Erfordernis eines verifizierten Lagebildes für eine stichhaltige Lagebeurteilung. Die Einrichtung einer zentralen Anlaufstelle, die einen alle Quellen berücksichtigenden Überblick der maritimen Sicherheitslage bietet, wurde empfohlen. Aus entwicklungspolitischer Sicht ist eine präventive Unterstützung der Länder der Region im Sinne einer vernetzten Sicherheit und im Kontext der Europäischen Maritimen Sicherheitsstrategie erforderlich. Ziel sollte es sein, die Eigenverantwortung zu betonen und die Zusammenarbeit der Länder untereinander zu verbessern. Insbesondere Regionalorganisationen sollten hierbei unterstützt werden. Eine bessere Abstimmung zwischen den Ressorts, mit anderen Ländern und innerhalb der EU im Hinblick auf die Unterstützung der Länder-/Regionalorganisationen am Golf von Guinea werden als erforderlich erachtet. Zur Verbesserung der maritimen Sicherheit müsse sich in den Staaten der Region die Erkenntnis durchsetzen, dass sich die Zusammenarbeit lohnt.

Über die Region am Golf von Guinea hinausgehend wurde festgestellt, dass das aktuelle Weltgeschehen permanent durch neue Entwicklungen geprägt sei, die mit einem Risikopotenzial verbunden sind, und sich dies sehr wahrscheinlich fortsetzen wird. Um darauf umfassend vorbereitet zu sein, bedarf es flexibel einsetzbarer maritimer Sicherheitskräfte. Jedoch seien die Rechtsgrundlagen für (eine robuste) Intervention im See- und Völkerrecht nur unvollkommen gegeben. Deswegen wird ein neuer Regelungsansatz für maritime Gewalt als zusammenfassender Begriff für wichtige kriminelle Tatbestände wie Piraterie, Terror, organisierte Kriminalität, illegaler Menschen- und Waffenhandel, illegale Fischerei, illegale Abfallbeseitigung vorgeschlagen.

Aus der Diskussion ergaben sich folgende mögliche Herangehensweisen für das Umsetzen von Handlungsempfehlungen² zur Verbesserung der maritimen Sicherheit am Golf von Guinea:

- Zusammenarbeit Deutschlands und der Organisationen, in denen Deutschland vertreten ist, insbesondere mit Regionalorganisationen am Golf von Guinea,

1 Siehe Thesenpapier 1

2 Siehe Thesenpapier 2

- effizienterer Ressourceneinsatz durch schlanke Kooperation bei möglichst schnell umzusetzenden Unterstützungsmaßnahmen,
- kraftvoller Auftritt als EU.

(3) In seiner Einführung zum Unterthema Nationale strategische industrielle Fähigkeiten stellte der Inspekteur der Marine fest, dass sich die sicherheitspolitische Lage weltweit stetig wandle, die internationalen Meeresgewässer als Transportweg sowie natürliche Ressource weiter an Bedeutung gewinnen und die zunehmende Komplexität und Abhängigkeit der gesamten Weltwirtschaft vom Handel über See auch zu erhöhter Verwundbarkeit führe. Deswegen sei eine starke Marine erforderlich, die über das gesamte Einsatzspektrum hinweg einsatzbereit und bereit zur Hilfe ist (security bis safety und relief).

Mit sinkender Zahl von Einheiten und Personal wird es zukünftig entscheidend sein, die Automation zu erhöhen und noch stärker systemübergreifend (Produktfamilien) zu denken. Systemarchitektur, Betriebstechnik und Waffensysteme auf den verschiedenen Schiffen und Booten der Marine müssen flexibel bedienbar sein, um die Ausbildung so effizient wie möglich zu gestalten und um vor allem Personal so effizient wie möglich einsetzen zu können. Intensivnutzung und Mehrbesatzungsmodelle werden die Marine der Zukunft prägen und erfordern die Streckung von Wartungsintervallen sowie die Erhöhung der technischen Standfestigkeit.

Die deutsche Rüstungsindustrie leistet als strategischer Partner der Deutschen Marine mittelbar einen wesentlichen Beitrag zur Leistungsfähigkeit und Auftragserfüllung der Bundeswehr. Die Deutsche Marine ist wesentlicher Kooperationspartner für die deutsche Rüstungsindustrie und leistet bei internationalen Aufträgen und dem Export deutscher Wehrgüter im Rahmen freier Kapazitäten Unterstützung bei der Ausbildung ausländischer Besatzungen oder dem Ausbau maritimer Fähigkeiten. Die Deutsche Marine stellt damit einen Premiumkunden dar.

Eine im Rahmen gesetzlicher Auflagen und Vorgaben möglichst intensive Abstimmung und strategische Partnerschaft zwischen Forschung, Industrie, dem Bundesministerium der Verteidigung und der Bundeswehr dürfte für alle Seiten einen Mehrwert schaffen. Insbesondere die Abarbeitung von Neubau- und Instandhaltungsprojekten muss künftig verbessert werden. Termintreue und Einsatzplanung sind in diesem Zusammenhang zwei Seiten derselben Medaille und gelten für Industrie und Marine gleichermaßen. Zu prüfen

wäre, ob Servicepakete ganzer Schiffs- oder Bootsklassen an die Industrie übergeben werden können. Langfristige Auslastung/Cash Flow auf Industrieseite und eine bessere Verfügbarkeit der Einheiten sowie eine Entlastung für die Besatzungen auf Seiten der Marine könnten zu einer Win-win-Situation führen.

In seinem Impulsvortrag führte der Moderator Heinz Schulte in die vielfältigen Fragestellungen der Rüstungsthematik ein. Mit einem Rückblick auf die kontroversen, teils öffentlichen Diskussionen der vergangenen Monate legte er mit pointierten Fragestellungen den Grundstein für die anschließende lebhaft Podiumsdiskussion über die nationalen strategischen industriellen Fähigkeiten auch über die Marine-schiffbauindustrie hinaus. Die weiteren Impulsvorträge erfolgten durch die Hauptgeschäftsführer des Verbands für Schiffbau und Meerestechnik e.V. (VSM) und des Bundesverbands der deutschen Sicherheits- und Verteidigungsindustrie (BDSV), Herrn Dr. Lüken und Herrn Adamowitsch.

Herr Dr. Lüken betonte insbesondere, dass eine mögliche Unzufriedenheit auf Beschaffungsseite mit bestimmten Projektverläufen nicht dazu führen dürfe, stattdessen den Weg der europäischen Vergabe zu wählen. Vielmehr sollten alle Beteiligten gemeinsam tragfähige Lösungen erarbeiten. Gleichzeitig unterstrich Herr Dr. Lüken, dass die Deutsche Marine eindeutig der Premiumkunde der deutschen Marine-schiffbauindustrie sei. Sollten an diesem Umstand Zweifel aufkommen, so müssten diese unverzüglich adressiert und beseitigt werden.

Der Impulsvortrag von Herrn Adamowitsch ging maßgeblich auf die Stellung der deutschen Sicherheits- und Verteidigungsindustrie in Europa und die Positionierung der Politik ein. Eine gesunde, privatwirtschaftlich organisierte Industriestruktur wie in Deutschland könne nur erfolgreich bestehen, wenn politisch klare und verlässliche Rahmenbedingungen gesetzt würden, an denen sich die Unternehmen ausrichten können. Nach Ansicht des Vortragenden habe die nationale Politik auf EU-Ebene für eine praxisgerechte faire Umsetzung Sorge zu tragen, ohne jedoch dabei vorhandene nationale Wertschöpfungspotenziale in Frage zu stellen.

Die Podiumsdiskussion zum Thema Nationale strategische industrielle Fähigkeiten war vor allem von der angekündigten europaweiten Ausschreibung des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) für den Bau und die Lieferung der Mehrzweckkampfschiffe MKS 180 für die Deutsche Marine geprägt. Diese Ankündigung hatte aufgrund ihrer

Kurzfristigkeit keinen Eingang mehr in das vorab entwickelte Thesenpapier des VSM³ gefunden.

In der Diskussion wurde durch die Industrievertreter formuliert, dass eine europaweite Ausschreibung bei diesem besonders prestigeträchtigen Projekt als schwerwiegendes negatives Signal an alle Exportmärkte verstanden werden könne. Einige europäische Wettbewerber könnten deshalb großes strategisches Interesse speziell an diesem Auftrag haben. Das BMVg wies darauf hin, dass eine rechtskonforme Auftragsvergabe des Projektes und eine erfolgreiche Projektdurchführung gewährleistet werde. Die Leistungsfähigkeit der deutschen maritimen Industrie ermögliche auch ein wettbewerbsfähiges Angebot.

Die deutsche maritime Industrie sieht sich im internationalen Vergleich auf höchstem Niveau leistungs- und wettbewerbsfähig und in der Lage, Produkte von sehr hoher Qualität rechtzeitig und im vereinbarten Kostenrahmen zu liefern. Gleichzeitig befürchtet sie jedoch derzeit den Verlust des Marktsegmentes Überwassermarineschiffbau in Deutschland. Ohne das MKS 180-Programm laufe dieser in Deutschland für die Deutsche Marine mit dem Fregattenbauprogramm F 125 aus. Von parlamentarischer Seite wurde auf dem Podium auf zukünftige Überwasserschiffprojekte hingewiesen, welche positive Auswirkungen auf die künftige Auslastung haben könnten. Seitens der Industrie wurde dieser Hinweis sehr begrüßt. Diese Projekte seien jedoch sowohl technologisch als auch vom Umfang her nicht vergleichbar und sicherten deshalb vorerst keine umfassende Auslastung. Zudem wären diese Projekte ebenfalls europaweit auszuschreiben. Das BMVg wies in diesem Zusammenhang auf geltendes europäisches Recht hin. Der deutschen maritimen Industrie steht es frei, ihre Rechte auch in anderen europäischen Ländern einzufordern.

Von Industrie und Gewerkschaft wurde zum Abschluss des Workshops gegenüber den Bundesministerien (BMWi/BMVg) ein umfassendes Verständnis für eine konsistente und verlässliche Industrie-, Innovations- und Beschäftigungspolitik gefordert. Neben den notwendigen, klaren Entscheidungen der Bundesregierung zu den zukünftigen nationalen strategischen industriellen Fähigkeiten der Marineschiffbauindustrie und deren praktischer Umsetzung sind weitere Handlungsempfehlungen des Workshops im Thesenpapier 3 aufgeführt. Gleichzeitig wurde seitens der Industrievertreter auf dem Podium nochmals unterstrichen, dass man die Deutsche Marine als Premiumkunde sehe und entsprechend handeln werde.

Annex: Die Bundesregierung hat mit dem Strategiepapier der Bundesregierung zur Stärkung der Sicherheits- und Verteidigungsindustrie in Deutschland auch die wehrtechnischen Schlüsseltechnologien definiert. Der Überwasserschiffbau ist nicht zwingend eine national vorzuhaltende Schlüsseltechnologie. Mithin ist auch ein europäischer Ansatz aus rüstungswirtschaftlicher Sicht angesichts der Überkapazitäten in Europa zur Sicherung einer leistungs- und wettbewerbsfähigen europäischen Defence Industrial Base sinnvoll.

Thesepapier 1

Möglichkeiten und Bedarfe für maritime Lagebilder und maritime Beobachtung

1. Einleitung

Deutschland ist eine seefahrende Nation. Der Seehandel ist für die BRD essentiell. Schiffe unter deutscher Flagge, Schiffe deutscher Eigner, deutsche Staatsschiffe, Schiffe mit deutschen Waren und vor allem deutsche Staatsbürger sind täglich auf See unterwegs.

Deutschland greift auf maritime Ressourcen zurück. Zur Energieversorgung, zur Versorgung mit anderen Rohstoffen und zur Nahrungsmittelversorgung greift Deutschland in vermehrtem Maße auf maritime Ressourcen zurück. Internationale Vereinbarungen, Gesetze und Abkommen regeln diesen Zugriff jetzt und für die Zukunft und bedürfen der Einhaltung und Überwachung.

Deutschland hat sich maritim verpflichtet. Durch den Beitritt zu internationalen Abkommen, Absprachen und Regelwerken besteht eine Verpflichtung nicht nur zur regelbasierten Nutzung des weltweiten maritimen Raumes (Global Maritime Domain), sondern ebenso dazu, an der Überwachung und Einhaltung mitzuwirken. Dies ergibt sich insbesondere aus der EU Maritime Security Strategy (EUMSS) und dem entsprechenden Aktionsplan zur Implementierung.

Deutschland ist auf eine regelbasierte Nutzung der Weltmeere – insbesondere des Globalen Gemeinguts der Hohen See – angewiesen und will daran mitwirken. Der Anspruch ist, dieses durch das Mitwirken an einem sicheren maritimen Umfeld umzusetzen.

Schadensereignisse, Unglücke und Naturkatastrophen auf Hoher See betreffen uns in zunehmendem Maße – etwa, weil Handelswege betroffen sind, Menschen in Not geraten oder maritime Infrastruktur zerstört wird. Dies unterstreicht die wachsende Notwendigkeit maritimer Beobachtung. Sie umfasst z. B. die Sicherheitsvorsorge, den Umweltschutz, das Auffinden verunglückter Schiffe und Flugzeuge, Migration mit all ihren Folgen usw.

Temporäre oder feste maritime Infrastrukturen werden geschaffen, um Rohstoffe zu fördern oder Energie zu erzeugen. Diese Infrastrukturen befinden sich auch auf Hoher See.

Regionale Informationsnetze wachsen zusammen. Für die deutschen Gewässer ist mit dem Maritimen Sicherheitszentrum (MSZ) eine gemeinsame Einrichtung des Bundes (BMVI, BMI, BMF, BMEL, BMVg) und der Küstenländer geschaffen worden. Das MSZ soll zunehmend als Plattform zum Informationsaustausch und zur Abstimmung für die Partner im MSZ dienen. Der Ressortarbeitskreis Maritime Sicherheit (AKMarSi) hat entschieden, dass das MSZ zudem auch als zentrale Informationsdrehscheibe für das Maritime Common Information Sharing Environment (CISE) fungieren soll. Ziel der Entwicklung des CISE ist es, eine Vernetzung der Lageinformationen der Behörden mit maritimen Sicherheitsaufgaben im europäischen Raum, auch über die sektoralen Zuständigkeiten hinaus, zu erreichen.

Ein weiteres Beispiel für eine funktionierende ressortübergreifende Zusammenarbeit bietet das Weltraumlagezentrum, das auf Betreiben der Luftwaffe zusammen mit dem BMWi aufgebaut wurde und mittlerweile gemeinsam mit dem DLR durch militärisches und ziviles Personal betrieben wird.

Um mitwirken und gestalten zu können, ist das Wissen um den maritimen Raum und die dortigen Vorgänge notwendig. Die Darstellung von maritimen Infrastrukturen, Schiffsbewegungen und anderen Vorgängen jenseits der deutschen Hoheitsgewässer sollte in Deutschland noch entwickelt werden und zwar durch eine verbesserte Beobachtung oder Bewertung von Schiffsbewegungen oder Vorgängen an der Meeresoberfläche.

2. Beispiele für die maritime Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland

Der jährliche Bericht „Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland“⁴ des Marinekommandos beinhaltet die Zahlen, Daten und Fakten zur Nutzung der See und verdeutlicht den deutschen Anteil daran. So sind die Tonnagen der Welttankerflotte seit 2009 um über 20 % gestiegen, die der Massengutschiffe fast auf das Doppelte. Nach Herkunft der Schiffseigner betreibt Deutschland nach Griechenland, Japan und China die viertgrößte Handelsflotte der Welt. 80 000 Arbeitnehmer arbeiten in den ca. 2 800 Unternehmen der deutschen Schiffbauindustrie. Sie alle sind darauf angewiesen, dass die von ihnen gebauten Schiffe oder Komponenten auf See eingesetzt werden.

Der Außenhandelsaldo der BRD betrug in 2013 197,7 Milliarden Euro, was einer Steigerung von 4,1% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Waren im Wert von fast 500 Milliarden Euro werden allein für die Bundesrepublik Deutschland pro Jahr über See befördert.

Ein Teil unserer Nahrungsmittel kommt aus dem Meer. So waren 2013 1,1 Millionen t Fischereierzeugnisse verfügbar.

Die deutsche Wirtschaft ist von der Versorgung auf dem Seeweg abhängig. Deutschland liegt bei der Einfuhr von Weltröhöl im globalen Vergleich auf Platz acht. Drei Viertel der Weltröhölreserven entfallen auf die OPEC-Staaten. Deutschland hat zudem den dritthöchsten Kupferverbrauch der Welt. 39 Millionen t Eisenerz benötigte Deutschland 2012. Dieser Bedarf wurde ausschließlich über Importe gedeckt. Über die Hälfte des Erzes kam dabei aus Brasilien, Kanada und Schweden. 320,6 Millionen t Rohstoffe wurden durch Deutschland im Berichtsjahr importiert.

3. Beispiele für die Nutzung des maritimen Raums

Die Nutzung des maritimen Raumes wird absehbar zunehmen. Beispielhaft sei angeführt:

Das Volumen des Welthandels wird ansteigen und die Seewege werden der hauptsächliche Transportweg bleiben. Insbesondere der interkontinentale Warenaustausch erfolgt am wirtschaftlichsten auf dem Seewege. Während flüssige Rohstoffe auch über Pipelines transportiert werden können, trifft dies auf andere Rohstoffe nicht zu. Der Transport auf See nimmt zu.

Die Nutzung der See bzw. des Meeresbodens für die Nahrungsgewinnung, die Energieerzeugung und den Abbau von Ressourcen wird gleichfalls zunehmen. Mittlerweile werden Rohstoffe wie z. B. Röhöl auf See gelagert, um auf schwankende Marktpreise reagieren zu können. Deutschland verfügt seit 2006 über ein Manganknollen-Lizenzgebiet im Pazifischen Ozean. Auf einer Fläche, die doppelt so groß ist wie Bayern, erkunden Geologen der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR) die Voraussetzungen für den zukünftigen Abbau von Manganknollen. Die Lizenz der Internationalen Meeresbodenbehörde (ISA) berechtigt ausschließlich zur Erkundung und Forschung, nicht aber zum Abbau der Knollen. Privatunternehmen erhalten nur dann Zugang zu einem Gebiet, wenn ein Staat die Patenschaft übernimmt. Der Staat übernimmt dann die Verantwortung dafür, dass die Privatwirtschaft alle Verpflichtungen erfüllt und den ver-

einbarten Auflagen nachkommt. Außerdem muss der Nationalstaat dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (SRÜ) beigetreten sein. Die Verantwortung der Staaten für Aktivitäten auf Hoher See nimmt zu.

Es zeichnet sich bereits jetzt ab, dass der Abbau von Bodenschätzen künftig zu regeln ist. Die ISA hat den Auftrag, Bodenschätze der Tiefsee als gemeinsames Erbe der Menschheit zu verwalten. Am 13. Juli 2000 hat die Internationale Meeresbodenbehörde den Tiefseebergbau-Kodex für die Prospektion und Exploration polymetallischer Knollen verabschiedet. Bei einem Abbau werden auch Umweltstandards zugrunde gelegt, deren Einhaltung zu überwachen ist.

Die Nutzung der See kann nur unter Einhaltung von Regeln und Umweltstandards erfolgen.

Hinzu kommt eine wachsende Nutzung der Meeresgebiete für den Tourismus. Binnen zehn Jahren hat sich die Anzahl deutscher Kreuzfahrttouristen verzehnfacht. Auch diese Entwicklung erfordert staatliche Vorsorge.

- Die Anzahl der Menschen, die sich auf See aufhalten, wird weiterhin ansteigen
- Die Verkehrsdichte, insbesondere in engen Gebieten, wird sich erhöhen
- Der Wert von Rohstoffen und Produkten auf See wird weiter ansteigen
- Der Regelungsbedarf im Globalen Gemeingut wird steigen – dieser erfolgt unter Einbeziehung und in der Verantwortung der Staaten

4. Rahmenbedingungen und deutsche Position

Anknüpfungspunkte für die deutsche Position im Bereich der maritimen Sicherheit bilden die EU Maritime Sicherheitsstrategie (EUMSS) und der zugehörige Aktionsplan (Dez. 2014) sowie die maritime Strategie der NATO. Zuletzt hat Deutschland in der Erklärung der Außenminister der G7-Staaten zu maritimer Sicherheit (Lübeck Declaration) vom 15. April 2015 umfassend zu diesem Thema Stellung bezogen. Da es sich um das jüngste Dokument handelt, werden im Folgenden Auszüge angeführt.

We are committed to maintaining a maritime order based upon the principles of international law, in particular as reflected in the United Nations Convention on the Law of the

Sea (UNCLOS) [...]. We firmly condemn acts of piracy and armed robbery at sea, transnational organised crime and terrorism in the maritime domain, contraband trade, trafficking of human beings, smuggling of migrants, trafficking of weapons and narcotics, illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing, trafficking in protected species of wild fauna and flora, and other illegal maritime activities. These constitute serious and intolerable threats to the life and wellbeing of passengers and crews on board ships, to marine biodiversity and food security, to the rule of law and to freedom of navigation and lawful trade and transport. They pose major risks to the stability and development of coastal states in areas prone to piracy and other forms of maritime crime and maritime terrorist activity. We oppose the deliberate obstruction of sea lanes aimed at interrupting trade, traffic and tourism, as well as threats against critical sea-borne infrastructure and against energy supply security in the maritime domain [...]. We reaffirm our commitment to further international cooperation on combating maritime security threats [...]. We welcome NATO's work to put its existing Alliance Maritime Strategy (AMS) into action, the EU Maritime Security Strategy (EUMSS) and the corresponding Action Plan, 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy as well as the UK and US National Strategies for Maritime Security. These are all milestone documents towards a more secure global maritime domain [...]. We welcome and encourage research activities aimed at providing scientific and technological support to enhance maritime security, fostering information sharing and collaboration and, thus, adding to the sustainable use of the global maritime domain. We support the incorporation of their findings into the development and implementation of maritime security policies, as appropriate [...]. We support regional and international initiatives on information-sharing, maritime awareness and surveillance, such as the Maritime Safety and Security Information System (MSSIS) and the EU's Common Information Sharing Environment (CISE), as competent authorities' and seafarers' access to timely and accurate information about incidents and developments related to maritime security, including as regards ships' cargo, is essential for rapid and adequate response [...].

We aim to extend maritime information-sharing and surveillance beyond existing formats, within the parameters of our respective national laws and policies, with the aim of eventually creating comprehensive situational awareness of the global maritime domain [...].

We support risk-based surveillance of goods movement in the maritime domain, consistent with international law, in the fight against terrorist and organised crime activities such as smuggling of goods, trafficking of weapons and narcotics, along with cross-border movements of proceeds of this illegal trade [...]. We reiterate the importance of the conservation and sustainable use of marine bio-diversity beyond areas of national jurisdiction

5. Beispiele für die Risiken im maritimen Raum

Die Risiken im maritimen Raum sind vielfältig. Sie reichen von natürlichen Umwelteinflüssen und ihren Folgen, der Umweltverschmutzung über die Notwendigkeit des Schutzes von maritimen Infrastrukturen und der natürlichen Ressourcen bis hin zur Sicherstellung der freien Nutzung der See für den Welthandel. Diese Risiken sind vielfältig beschrieben sowie grundsätzlich bekannt und anerkannt.

Dazu kommen Entwicklungen wie die Nutzung der See für Migration, die Erschließung neuer Seewege oder Aktivitäten von Nationalstaaten, die Zugriff auf bestimmte Seegebiete erhalten oder ihre Einflussphären erweitern wollen.

Viele dieser Risiken oder Phänomene erfordern staatliches oder multilaterales Handeln. Das reicht von der humanitären Hilfe im Falle von Naturkatastrophen über die Rettung von Schiffbrüchigen und Migranten und den Schutz von Schiffen vor Übergriffen bis hin zur Beobachtung von Fischereiaktivitäten oder zur Überwachung fester oder beweglicher maritimer Infrastrukturen.

Grundsätzlich ist der maritime Raum außerhalb der Territorialgewässer, Anschlusszonen und der Ausschließlichen Wirtschaftszonen durch rechtlich bindende Abkommen definiert. Vollzugsbehörden existieren grundsätzlich nicht, ebenso wenig eine durchgängige Übersicht der Aktivitäten auf Hoher See:

264 Fälle von Piraterie wurden 2013 festgestellt, und 304 Seeleute wurden entführt⁵. Dabei handelt es sich um die niedrigsten Stände seit 2007, die Entwicklung bleibt aber besorgniserregend. Nach Flugzeugabstürzen bleibt die Ortung der Wracks häufig schwierig. Trotz der Verpflichtung, Navigations- und andere Schiffsdaten über das sog. Automatic Identification System (AIS) bekannt zu geben, ist

festzustellen, dass davon nur ein Teil der Schiffe und Boote auf den Ozeanen erfasst wird und sich viele Schiffe dieser Auflage entziehen.

Die Geschehnisse auf Hoher See sind weitestgehend unbekannt – Kenntnis erhalten behördliche Stellen nur dann, wenn Nutzer Informationen weitergeben. Zentrale Meldestellen existieren bis auf wenige Ausnahmen nicht. Erst in der Nähe der Territorialgewässer, in den AWZ oder in Seegebieten, die einer besonderen Überwachung ausgesetzt sind, erfolgt eine Beobachtung und nationale Lagedarstellung je nach den Fähigkeiten und Bedarfen der Nationalstaaten.

Eine kontinuierliche Überwachung findet in der Regel nicht statt. Die Diskontinuität der Beobachtung erlaubt Dritten in der Regel langfristig unerkannte und unbeobachtete Aktivitäten.

6. Interessen und Verpflichtungen

Interessen und Verpflichtungen in Bezug auf die maritime Sicherheit sind vielfältiger Natur und begründen sich aus den oben dargestellten Sachverhalten:

Humanitär: Deutschland hat sich verpflichtet, bei humanitären Notlagen Hilfe zu leisten. Treten diese in Seegebieten oder in Küstengewässern auf, so wird eine fokussierte Beobachtung der betroffenen Bereiche notwendig. Um Vorsorge zu treffen, können potentiell gefährdete Gebiete kontinuierlich beobachtet und geografische und hydrografische Daten ermittelt werden. Migration über See hat sich zum Massenphänomen entwickelt, nicht nur im Mittelmeer. Maritime Beobachtung, notwendige Hilfeleistung auch in Notfällen wird daher eine Daueraufgabe für die Staaten Europas werden. Genauso wichtig wird es sein, aus den beobachteten Daten Rückschlüsse auf mit der Migration verbundene illegale Aktivitäten zu ziehen.

Rechtlich: Teilhabe und Mitverantwortung für die regelbasierte und friedliche Nutzung der See erfordert die regelmäßige Beobachtung von Aktivitäten auf See. Erst das Wissen um diese Vorgänge ermöglicht das Abwägen von Maßnahmen und ermöglicht den Dialog mit Partnerländern und -institutionen. Um bestehenden Verpflichtungen glaubwürdig nachkommen zu können, ist eine eigenständige Kompetenz zu Lagebildaufbau- und -auswertung durch Bundesbehörden (z. B. maritimes Sicherheitszentrum) sinnvoll.

Wirtschaftlich: Die Nutzung der See ist, wie dargestellt, essentiell für eine Wirtschaftsation wie Deutschland. Die wirtschaftlichen Interessen und Verpflichtungen können exemplarisch in fünf große Bereiche subsummiert werden:

- der Wert des Seehandels, der Waren, Güter und Rohstoffe sowie der Nahrungsmittel, der Energieerzeugung sowie der maritimen Infrastruktur
- die Abhängigkeit vom Seehandel und von der Nutzung der See
- die Sicherheitsvorsorge, um diese Funktionen heute und zukünftig für die Bundesrepublik Deutschland sicherstellen zu können und deutsches Eigentum zu schützen
- die Verhinderung wirtschaftlicher Schäden durch Einhaltung von Umweltstandards etc.
- die Entkoppelung von maritimen Aktivitäten und Territorial- oder Hoheitsgewässern. Z. B. befinden sich deutsche Waren auf Schiffen ausländischer Reeder, deutsche Reeder transportieren Waren von Besitzern anderer Nationen, Akteure auf Hoher See sind transnational. Die Vergabe von Explorationsrechten erfolgt durch die Vereinten Nationen

Dazu kommen die wirtschaftlichen Interessen von deutschen Firmen, die sich mit Erdbeobachtung und maritimer Lagedarstellung befassen. Deutsche Firmen und Forschungsinstitute gehören weltweit zu den Weltmarktführern im Bereich der Erdbeobachtung.

7. Die Technologie und die Möglichkeiten der Beobachtung sowie der Darstellung von Informationen

In den vergangenen Jahrzehnten hat die Erdbeobachtung kontinuierlich zugenommen; zahlreiche nationale und multinationale Satellitenprogramme wurden umgesetzt. Zeitverzögert ist es in den vergangenen Jahren zu einem ähnlichen Anstieg bei der maritimen Beobachtung gekommen. Oftmals dient sie der gezielten Beobachtung bestimmter maritimer Gebiete wie die AWZ. Die weiträumige Beobachtung der Seegebiete erfolgt jedoch bei weitem noch nicht so gründlich und dauerhaft wie die Beobachtung der Landmassen.

Eine großflächige, durchgängige Beobachtung dieser Flächen ist lediglich aus der Luft oder raumgestützt möglich. Dem wird Rechnung getragen, indem raumgestützte Systeme vermehrt für die Beobachtung der See eingesetzt werden.

Dabei handelt es sich sowohl um Satelliten, die die Daten der AIS-Informationen aufnehmen, als auch um unterschiedliche Arten von Radarsatelliten und optisch beobachtende Satelliten.

Die Kombination von in der Fläche beobachtenden und gleichzeitig fokussierbaren Satelliten erlaubt sowohl die Beobachtung von Seegebieten als auch die Beobachtung und Erkennung einzelner Schiffe oder Objekte.

Parallel dazu verbessert sich der internationale Informationsaustausch. MARSUR, CISE oder SUCBAS sind u. a. Vorhaben, an denen Deutschland sich beteiligt. Sie ermöglichen den Zugriff auf Daten und Informationen anderer Nationen oder Institutionen. Lagebilder können aufgerufen und visualisiert werden.

Durch leistungsfähige Softwareinstrumente können diese Daten für eine kohärente Darstellung genutzt werden. Das umfasst ebenfalls deren Visualisierung oder die Möglichkeit des Datenaustausches mit anderen Ländern, Nutzern oder Akteuren. Diese Softwareinstrumente erlauben eine nutzerbasierte Analyse, etwa die Beobachtung sich wiederholender Schiffsbewegungen, die z. B. auf Umweltverschmutzung, die Annäherung an maritime Infrastruktur, den Transport von Flüchtlingen oder andere ungewöhnliche Ereignisse hinweisen.

8. Die Fragestellung

Informationen über Schiffsbewegungen, die Vorgänge und Ereignisse auf Hoher See stehen mittlerweile in großem Umfang zur Verfügung. Die Hohe See ist ein für die BRD relevanter Teil der Erdoberfläche. Die Bedeutung der maritimen Sicherheit steigt stetig an. Nicht alle Seegebiete sind für die BRD gleichermaßen von Interesse. Innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer bzw. nationaler Verantwortungsgebiete ist die Beobachtung und Sicherheitsvorsorge bereits in hohem Maße durch bestehende Institutionen und bereits ergriffene Maßnahmen sichergestellt.

Fragestellungen sind:

- Wie trägt die BRD zum Aufbau multinationaler Informationsverbände bei?
- An welcher Stelle erfolgt die Darstellung von maritimen Informationen außerhalb des eigenen Küstenbereiches?

- Welche Informationen sind für amtliche Stellen in Deutschland zukünftig relevant?
- Wie sind nationale Vorhaben zur Erdbeobachtung auszurichten, um eine Beobachtung der maritimen Räume zu ermöglichen?
- Welche Stelle berät amtliche Stellen oder andere Institutionen in Bezug auf Vorgänge auf Hoher See?
- Welche Bewertungskompetenz ist für die seefahrende Nation Deutschland notwendig und wo wäre diese zu verorten?

9. Ansätze für eine Antwort

Die Beratung unterschiedlicher Stellen in der BRD erfolgt durch ein Kompetenzzentrum zur Maritimen Beobachtung. Das DLR hat eine Forschungsstelle für die maritime Sicherheit eingerichtet.

10. Untersuchungsbedarf

Untersuchungsbedarf besteht in folgenden Bereichen:

- Welcher Bedarf an maritimer Beobachtung wird sich zukünftig in der BRD ergeben (wo und in welchem Seegebiet wird beobachtet, in welcher Qualität, welche Informationen sind zukünftig sinnvoll, welches sind die Kriterien für die Beobachtung und Auswertung, was ist zukünftig zu beobachten)?
- Wer sind Bedarfsträger für maritime Beobachtung (welche Ressorts, Bundesbehörden, Institutionen wie das Deutsche Rote Kreuz)?
- Wie kann der Bedarf mit vertretbarem Aufwand gedeckt werden?
- An welcher Stelle erfolgt die federführende Bearbeitung und Darstellung der Daten aus den multinationalen Kooperationsprojekten?

11. Handlungsvorschlag

Einrichtung einer ressortübergreifenden Arbeitsgruppe, die bis zur 10. Nationalen Maritimen Konferenz die Bedarfe und Möglichkeiten untersucht. Explizit ist zu untersuchen, ob die Forschungsstelle Maritime Sicherheit des DLR zu einem Kompetenzzentrum für Maritime Beobachtung befähigt wird.

Thesepapier 2

Maritime Sicherheit am Golf von Guinea

Die internationale Kooperation im Bereich maritime Sicherheit liegt im nationalen Interesse Deutschlands. Denn globale Gefährdungen betreffen uns in einer vernetzten Welt unmittelbar – so auch mit Blick auf Afrika und den Golf von Guinea. Am Beispiel dieses Seegebietes lässt sich verdeutlichen, wie die Bundesregierung und zuständige Ressorts in einem vernetzten Ansatz die Sicherheit der Bundesrepublik gewährleisten: durch Unterstützung von Staaten und Organisationen bei der Herstellung von Stabilität – und dies mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln.

Bei der Auseinandersetzung mit dem Thema Maritime Sicherheit am Golf von Guinea vor und während des Branchenforums wurden folgende Handlungsempfehlungen herausgearbeitet⁶.

- Weiterhin die Staaten am Golf von Guinea darin bestärken, Piraterie durch den verstärkten Einsatz hoheitlicher Kräfte zu bekämpfen und die Sicherung von Schiffen in den Häfen und auf Reede zu verstärken sowie die Überwachung und Sicherung der Territorialgewässer und der Ausschließlichen Wirtschaftszonen zu verbessern
- Die Staaten am Golf von Guinea unterstützen bei der Ausbildung der Streitkräfte, Küstenwache, Polizei, Zoll, Fischereiaufsicht usw. zur Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben zwecks Gewährleistung der maritimen Sicherheit. Die dortigen staatlichen Organe unterstützen bei der Entwicklung von international akzeptierten Verfahren, die das Vertrauen der maritimen Wirtschaft und deren Bereitschaft zur Zusammenarbeit in maritimen Sicherheitsangelegenheiten mit diesen fördern
- Für eine fundierte Beurteilung der maritimen Sicherheitslage sind eine verlässliche Informationsgewinnung und ein umfassender Informationsaustausch erforderlich. Die Regionalorganisationen und die Länder am Golf von Guinea richten derzeit Multi-National Centres of Coordination (CMC) ein; es fehlt jedoch Geld, um diese adäquat auszustatten. Zudem bedarf es der Ausbildung des Personals dieser CMC. Deutschland sollte die Ausrüstung und Ausbildung der CMC im Sinne eines Fähigkeitsaufbaus unterstützen. Die maritime Wirtschaft sollte ermuntert werden, stärker als bisher Vorfälle zu melden, die die maritime Sicherheit (security) betreffen, um ein genaueres Bild zu erhalten und zielgerichteter Warnungen aussprechen zu können
- Die Bundesregierung möge die Möglichkeit prüfen lassen und sich im Rahmen der EU dafür einsetzen, dass die Staaten am Golf von Guinea – bis zur Gewährleistung der maritimen Sicherheit durch eigene staatliche Institutionen – das Ein- bzw. Auslaufen in die bzw. aus den Territorialgewässern mit zertifizierten privaten Sicherheitskräften an Bord zulassen
- Schaffung eines nationalen ressortübergreifenden koordinierenden Gremiums zu Angelegenheiten der maritimen Sicherheit außerhalb der deutschen Territorialgewässer sowie AWZ, um maritime Krisenherde möglichst schon in der Entstehungsphase zu analysieren und ggf. umgehend reagieren zu können (politisch, humanitär, militärisch)
- Einrichtung einer nationalen zentralen Ansprechstelle, die eine alle Quellen berücksichtigende, aufbereitete maritime Sicherheitslage für die maritimen Bedarfsträger bereitstellt, ggf. als Teil des oben angegebenen koordinierenden Gremiums zu Angelegenheiten der maritimen Sicherheit.

⁶ Es sollte einer Unterstützung von Regionalorganisationen Vorrang gegenüber der Unterstützung einzelner Staaten am Golf von Guinea gegeben werden. Um möglichst schnell wirksam sein zu können, sollten bestehende, auf die Verbesserung der maritimen Sicherheit abzielende, Aktivitäten anderer Nationen auch außerhalb des Rahmens der Europäischen Union unterstützt werden, sofern ein sichtbarer Beitrag Deutschlands zugelassen wird.

Thesenpapier 3

Fairer Wettbewerb sichert die Leistungsfähigkeit der international hoch angesehenen deutschen Marineschiffbauindustrie

Dieses Thesenpapier wurde durch den Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V. erstellt und repräsentiert nicht die Position des Bundesministeriums der Verteidigung.

Die deutsche Marineschiffbauindustrie liefert innovative und wettbewerbsfähige Lösungen für nationale und internationale Kunden, die besonderen Wert auf hohe Qualität und außerordentliche Systemkompetenz legen. Das Produktportfolio orientiert sich dabei am Bedarf der Deutschen Marine und umfasst Unterseeboote, Korvetten, Fregatten, Hilfs- und Versorgungsschiffe, Schnellboote, Patrouillenboote, Boote für den Minenkampf, Einzelkomponenten und komplette Systeme. Als spezialisierte Systemhäuser integrieren die Schiffbauunternehmen Produkte und Dienstleistungen der vielfach mittelständisch geprägten, heimischen und bundesweit ansässigen Zulieferindustrie. Dadurch entsteht eine breite nationale Wertschöpfung entlang der gesamten Produktionskette.

Die hohe Exportquote aller Unternehmen – Werften, Komponentenhersteller, Zulieferer und Dienstleister – von über 70 % belegt dabei eindrucksvoll die internationale Wettbewerbsfähigkeit.

Die Innovations- und Produktionsfähigkeiten der deutschen Marineschiffbauindustrie sind für die Bundesrepublik Deutschland von essentieller strategischer Bedeutung, insbesondere für die unmittelbare Gestaltung und Verfügbarkeit anspruchsvollster sicherheitstechnologischer Produkte und Dienstleistungen sowie deren nachhaltiger Betreuung und Fortentwicklung. Außen- und Außenwirtschaftspolitik vermögen gleichermaßen Nutzen aus dem erreichten hohen Stand deutscher Technologien zu ziehen und dadurch zudem einen Beitrag zur sicherheitspolitischen Befähigung anderer Staaten zu leisten. Diese können so beispielsweise Kriminalität und Terrorismus im eigenen Küstenmeer unterbinden und notwendige SAR-Fähigkeiten aufbauen. Bündnisfähigkeit und internationale Partnerschaften für eine globale Sicherheitsarchitektur, an denen ein Exportland wie Deutschland unmittelbares ideelles und materielles Interesse hat, erfahren dadurch eine Stärkung.

Für Erhalt und Fortentwicklung der grundlegenden, strategischen industriellen Fähigkeiten im Marineschiffbau sind nationale Beschaffungs- und Forschungsvorhaben

essentiell. Diese Aufträge dienen dem Erhalt außerordentlicher industrieller Exzellenz und bieten die Referenz für den zur Auslastung notwendigen Export. Klare, verlässliche Rahmenbedingungen und politische Flankierungen sind in einem Markt, der sich ausschließlich an Regierungen und multinationale staatliche Organisationen wendet, unverzichtbar für den Exporterfolg. Das Qualitätssiegel Made in Germany darf nicht aus parteipolitischen Erwägungen leichtfertig gefährdet werden, indem deutscher Ursprung von Komponenten und Produkten zu einem Ausschlusskriterium im weltweiten Markt wird und so zur Schwächung eines der wenigen verbliebenen systemfähigen Industrie-segmenten Deutschlands führt.

Zu den notwendigen Rahmenbedingungen für erfolgreichen Export gehören daneben insbesondere verlässliche und praxisgerechte Exportkontrollverfahren, die Verfügbarkeit großvolumiger und langlaufender Exportkreditgarantien, flankierende, themenspezifische Auslandsreisen von Mitgliedern des Deutschen Bundestages sowie der Bundesregierung, unterstützende bilaterale Regierungsabkommen, Hafenbesuche von Einheiten der Deutschen Marine und die entsprechende Ausbildungsunterstützung für ausländische Marinen.

Für den Erhalt ihrer technologischen Spitzenposition engagieren sich die Unternehmen der deutschen Marineschiffbauindustrie mit eigenem hohem finanziellen Aufwand in den Bereichen Ausbildung, Qualifikation, Forschung, Entwicklung und Innovation. Nationale Mittel für Forschung, Entwicklung und Erprobung ergänzen wirkungsvoll diese Eigenleistungen und zahlen sich als wichtige Beiträge zur Gewährleistung eines Level playing field auch im internationalen Wettbewerb aus. Parallel dazu bietet die erfolgreiche Zusammenarbeit mit Institutionen, wie beispielsweise der international hoch angesehenen Wehrtechnischen Dienststelle für Schiffe und Marinewaffen, Maritime Technologie und Forschung (WTD 71), eine wesentliche Grundlage für den hohen Stand der technologischen Exzellenz in Deutschland und deren internationale Nachfrage.

Die deutsche Marineschiffbauindustrie begrüßt die politischen Initiativen zur Gestaltung eines europäischen Binnenmarktes und zur Stärkung der europäischen Rüstungsindustriellen Basis. Das unverändert bestehende Ungleichgewicht bei den Unternehmensstrukturen in Europa betrachtet die Industrie dabei aber mit großer Sorge. Es bleibt weiterhin eine gemeinsame große Herausforderung für Politik und Industrie. Große industrielle

Bau- und Reparaturkapazitäten in wichtigen europäischen Wettbewerbsländern befinden sich weitgehend in Staatsbesitz. Dies erweist sich für die ausschließlich privatwirtschaftlich organisierte deutsche Marineschiffbauindustrie immer wieder als erheblicher Wettbewerbsnachteil. Vergleichbares gilt für eine gezielte Industriepolitik. Schließlich erzeugt auch die unterschiedliche nationale Umsetzung europäischer Richtlinien, beispielsweise zur europaweiten Ausschreibung, erhebliche Nachteile für die deutsche Marineschiffbauindustrie.

Nur mit Schaffung gleicher Rahmenbedingungen für alle Wirtschaftsteilnehmer in Europa kann ein nachhaltiger Rüstungsmarkt aufgebaut werden, in dem sich die innovativsten unternehmerischen Kräfte durchsetzen. Unter diesen Voraussetzungen kann die deutsche Marineschiffbauindustrie einen wesentlichen technologischen Beitrag zur Stärkung der industriellen Fähigkeiten am Standort Europa leisten. Perspektivisch sollten auch deshalb vorerst Kooperationen mit ausgewählten europäischen Partnern entwickelt werden, um nationale industrielle Fähigkeitsprofile produktorientiert zu stärken und zu kombinieren. Damit verbunden kann auch die internationale Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands und Europas weiter ausgebaut werden.

Die deutsche Marineschiffbauindustrie sieht einen essentiellen Weiterentwicklungsbedarf für den Erhalt und Ausbau ihrer internationalen Wettbewerbsfähigkeit. Sie setzt dabei neben erheblichen Eigenanstrengungen auf wirkungsvolle nationale sowie europäische politische und administrative Flankierung. Zeitnah müssen deshalb die folgenden, den Produktions- und Innovationstandort Deutschland bundesweit fördernden Punkte umgesetzt werden:

- Sicherstellung finanziell nachhaltig ausgestatteter nationaler Rüstungs- und Beschaffungsetats unter besonderer Beachtung der Bedeutung von Auftragsvergaben für den Erhalt nationaler Systemfähigkeiten, Schlüsseltechnologien und strategischer Versorgungssicherheit
- Erhalt und Ausbau nationaler, strategischer industrieller Neubau- und Instandsetzungsfähigkeiten sowie vollständiger technologischer Systemkompetenz unter wesentlicher Berücksichtigung der heimischen Zulieferindustrie – durch verlässlich planbare und technologisch richtungweisende nationale Beschaffungen, die damit zugleich als Exportreferenz für Schiffe und Komponenten dienen können (Parent navy)
- Bedarfsgerechte Fortführung maritimer wehrtechnischer Forschung, Entwicklung und Erprobung am Standort Deutschland als ein Grundpfeiler der Innovationskraft
- Gewährleistung verlässlicher Rüstungsexportpolitik zur Stärkung internationaler Partnerschaften sowie zur Umsetzung der erklärten politischen Befähigungsstrategie und Fortentwicklung einer ausgewogenen internationalen Sicherheitsarchitektur
- Sicherstellung verlässlicher und abgestimmter politischer Export-Flankierung durch zeitnahe Ausfuhrkontrollentscheidungen, Gewährung staatlicher Exportkreditgarantien, vertragsunterstützende Regierungsabkommen sowie bedarfsgerechte Verfügbarkeit von Ausbildungsunterstützungen für ausländische Marinen durch die Deutsche Marine
- Gewährleistung eines industriepolitischen Level playing field in Europa zur nachhaltigen Stärkung privatwirtschaftlicher industrieller Fähigkeiten, zu der die deutsche, vollständig privat aufgestellte Marineschiffbauindustrie einen wesentlichen technologischen Beitrag leisten kann
- Ausrichtung an einer Vergabepaxis mit Augenmaß zur Wahrung nationaler Sicherheitsinteressen und zum Erhalt eigener technologischer und industrieller Fähigkeiten
- Ausbau europäischer und internationaler Sicherheits- und Kooperationspartnerschaften unter Einbeziehung der nationalen maritimen Industrie, auf Basis privat- und marktwirtschaftlichen Primats
- Stärkung nationaler industrieller Fähigkeiten – und damit verbunden der internationalen Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands (und Europas) – durch Kooperationen mit ausgewählten europäischen Partnern.



Abkürzungsverzeichnis

A

AGVO	Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung
AIS	Automatic Identification System
AK MarSi	Ressortarbeitskreis Maritime Sicherheit
AWZ	Ausschließliche Wirtschaftszone

B

BA	Bundesagentur für Arbeit
BDSV	Bundesverband der Deutschen Sicherheits- und Verteidigungsindustrie e.V.
BGR	Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe
BMEL	Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft
BMF	Bundesministerium der Finanzen
BMI	Bundesministerium des Innern
BMVg	Bundesministerium der Verteidigung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
BNetzA	Bundesnetzagentur
BRD	Bundesrepublik Deutschland
BSH	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
BVWP	Bundesverkehrswegeplanung

C

CGT	Compensated Gross Ton
CIRR	Commercial Interest Reference Rate
CISE	Common Information Sharing Environment (integrierte Meeresüberwachung)
CMC	Multi-National Centre of Coordination
CNG	Compressed Natural Gas (komprimiertes Erdgas)
CPT	Clean Power for Transport: A European alternative fuels strategy

D

DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
DRK	Deutsches Rotes Kreuz

E

ECA	Emission Control Areas
EEDI	Energy Efficiency Design Index (Energieeffizienz-Kennwert)
EEG	Erneuerbare-Energien-Gesetz
EnWG	Energiewirtschaftsgesetz
EU	Europäische Union
EUMSS	European Union Maritime Security Strategy (Strategie der Europäischen Union für maritime Sicherheit)

F

FuE	Forschung und Entwicklung
-----	---------------------------

G

GMT	Gesellschaft für Maritime Technik
GW	Gigawatt

H

HELCOM	Helsinki Commission – Baltic Marine Environment Protection Commission
--------	---

I

IMO	Internationale Maritime Organization/Internationale Schifffahrtsorganisation
ISA	International Seabed Authority/Internationale Meeresbodenbehörde
ISETEC	Innovative Seehafentechnologien (Forschungsprogramm)

K

KfW	Kreditanstalt für Wiederaufbau
KOM	Europäische Kommission

L

LNG	Liquefied Natural Gas (Flüssigerdgas)
-----	---------------------------------------

M

MARPOL	marine pollution (Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe)
MARSUR	Maritime Surveillance
MdEP	Mitglied des Europäischen Parlaments
MEPC	Marine Environment Protection Committee (Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt)
MKS	Mehrzweckkampfschiff, Mobilitäts- und Kraftstoff-Strategie
MSRL	Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (EU)
MSZ	Maritimes Sicherheitszentrum
MVR-Verordnung	European Union Regulation on Monitoring, Reporting and Verification of Carbon Dioxide from Ships
MW	Megawatt

N

NECA	Nitrogen Emission Control Area (Stickstoff-Emissions-Kontrollgebiet)
NMK	Nationale Maritime Konferenz
NMMT	Nationaler Masterplan Maritime Technologien
NOK	Nord-Ostsee-Kanal

O

OPEC	Organization of the Petroleum Exporting Countries (Organisation erdölexportierender Länder)
ÖPP	Öffentlich-private Partnerschaften

S

SAR	Search and Rescue
SchBesV	Schiffsbesetzungsverordnung
SCR	selective catalytic reduction (Selektive katalytische Reduktion)
SECA	Sulphur Emission Control Area (Schwefelemissions-Überwachungsgebiete)
SeeUmwVerhV	See-Umweltverhaltensverordnung
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea/ Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See
SRÜ	Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (UNCLOS United Nations Convention on the Law of the Sea)
SUCBAS	Sea Surveillance Co-operation Baltic Sea

T

TEN-V	Trans-European Networks (Transeuropäisches Verkehrsnetz)
TWh	Terawattstunde

V

VDMA	Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e.V.
VDR	Verband Deutscher Reeder
ver.di	Vereinte Dienstleistungsgesellschaft
VO	Verordnung
VSM	Verband für Schiffbau und Meerestechnik

W

WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
WTD 71	Wehrtechnische Dienststelle für Schiffe und Marinewaffen der Bundeswehr, Maritime Technologie und Forschung

Z

ZDS	Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe
-----	---

