



Bundesministerium  
für Wirtschaft  
und Technologie

# DOKUMENTATION

## Zweite Nationale Maritime Konferenz

am 6. November 2001  
In Rostock-Warnemünde



**Nr. 499**

**BMWi**



**Stand: Dezember 2001**

Herausgegeben vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie  
- Referat Öffentlichkeitsarbeit -

ISSN 0342 - 9288 (BMWi-Dokumentation)

[www.bmwi.de](http://www.bmwi.de)

Der Umwelt zuliebe gedruckt auf 100% Recyclingpapier



# **Zweite Nationale Maritime Konferenz**

**am 6. November 2001**

**in Rostock-Warnemünde**

# Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>Konferenzprogramm</b>	2
Thematik und Besetzung der Workshops I bis IV	4
<b>Eröffnungsplenum</b>	
Begrüßung durch Herrn Arno Pöker, Oberbürgermeister der Hansestadt Rostock	6
Eröffnungsansprache des Ministerpräsidenten des Landes Mecklenburg-Vorpommern Herrn Dr. Harald Ringsdorff	9
Grußwort des Koordinators der Bundesregierung für die Maritime Wirtschaft, Herrn Staatssekretär Dr. Axel Gerlach	13
<b>Aus den Workshops</b>	
<b>Workshop I:</b> <i>Deutscher Schiffbau im globalen Wettbewerb: Chancen und Herausforderungen</i>	
Eingangsstatement - Staatssekretär Dr. Axel Gerlach	15
Ergebnisbericht/Schlussfolgerungen - Herr Dipl.-Ing. Herbert von Nitzsch, Vorsitzender der Geschäftsführung der Blohm + Voss GmbH	19
<b>Workshop II:</b> <i>Sichere Schifffahrt: Nachhaltiger Schutz der Meere und Küsten</i>	
Ergebnisbericht/Schlussfolgerungen - Herr Dr. Otto Ebnet, Wirtschaftsminister des Landes Mecklenburg-Vorpommern	21
<b>Workshop III:</b> <i>Hafen- und Logistikstandort Deutschland</i>	
Ergebnisbericht/Schlussfolgerungen - Herr Prof. Dr. H. Gizzas, Staatsrat der Wirtschaftsbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg	23
<b>Workshop IV:</b> <i>Schifffahrt: Sicherung von Beschäftigung und Ausbildung</i>	
Ergebnisbericht/Schlussfolgerungen - Herr Jan Kahmann, Mitglied des Bundesvorstandes ver.di	26
Rede des Herrn Kurt Bodewig, Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen	29
Arbeitspapier des Koordinators für die Maritime Wirtschaft	36
Teilnehmerliste	51



# **Zweite Nationale Maritime Konferenz**

**am 6. November 2001  
in Rostock-Warnemünde**

**Konferenzprogramm**

**Workshops**

Vorabend, 5. November 2001

19.00 – 22.00 Uhr, Kurhaus

**Empfang der Hansestadt Rostock**

aus Anlass der Zweiten Nationalen Maritimen Konferenz



6. November 2001

8.30 Uhr, Kurhaus, Plenarsaal

**Eröffnungsplenum**

**Begrüßung**

durch den Oberbürgermeister der Hansestadt Rostock, Herrn Arno Pöker

**Eröffnungsansprache**

durch den Ministerpräsidenten des Landes Mecklenburg-Vorpommern,  
Herrn Dr. Harald Ringstorff

**Grußwort**

des Koordinators der Bundesregierung für die Maritime Wirtschaft,  
Herrn Staatssekretär Dr. Axel Gerlach



9.30 Uhr – 11.00 Uhr, Hotel Neptun, verschiedene Räume

**Beratungen in den Workshops**



11.30 Uhr, Kurhaus, Plenarsaal

**Abschlussplenum**

**Berichte der Vorsitzenden der Workshops**

**Rede von Herrn Bundesminister Kurt Bodewig**

13.00 Uhr, Hotel Neptun, Bernsteinsaal

**Abschlussempfang**

aus Anlass der Zweiten Nationalen Maritimen Konferenz

**Workshop I**

**„Deutscher Schiffbau  
im globalen Wettbewerb:  
Chancen und Herausforderungen“**

Hotel Neptun, Bernsteinsaal I

*Eingangsstatement:* **Dr. Axel Gerlach**  
Staatssekretär im Bundesministerium  
für Wirtschaft und Technologie

*Vorsitz*

**Dipl.-Ing. Herbert von Nitzsch**  
Vorsitzender Geschäftsführer  
der Blohm + Voss GmbH

*Moderator*

**Dipl.-Kfm. Rolf Zamponi**  
Wirtschaftsredakteur  
Hamburger Abendblatt  
Axel-Springer Verlag AG

*Podium*

**Dr. Harald Ringstorff**  
Ministerpräsident  
des Landes Mecklenburg-Vorpommern

**Ilse Janz**  
Mitglied des Deutschen Bundestages  
Parlamentarische Geschäftsführerin  
der SPD-Bundestagsfraktion

**Dr. Peter Klaus**  
Vorstandsmitglied  
der Kreditanstalt für Wiederaufbau

**Dr.-Ing. Frank Schubert**  
Vorsitzender der AG  
Schiffbau/Offshore-Zulieferindustrie  
im VDMA

**Frank Teichmüller**  
Bezirksleiter der IG-Metall Küste

**Workshop II**

**„Sichere Schifffahrt:  
Nachhaltiger Schutz der  
Meere und Küsten“**

Hotel Neptun, Salon Muschel

*Vorsitz*

**Dr. Otto Ebnet**  
Wirtschaftsminister  
des Landes Mecklenburg-Vorpommern

*Moderator*

**Kapitän Gerrit Leemreijze**  
Deutscher Nautischer Verein

*Podium*

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

**Dr. Bernd Kröger**  
Hauptgeschäftsführer  
des Verbandes Deutscher Reeder

**Vizeadmiral Hans Lüssow**  
Inspekteur der Marine

**Dr.-Ing. Hans-Gerhard Knieß**  
Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion  
Nord

**Prof. Dr. Peter Vörsmann**  
Präsident der  
Deutschen Gesellschaft  
für Ortung und Navigation



**Workshop III**

**„Hafen- und Logistikstandort  
Deutschland“**

Hotel Neptun, Bernsteinsaal II

*Vorsitz*

**Prof. Dr. Heinz Gizzas**

Staatsrat  
Senat Hamburg

*Moderator*

**Erwin May**

Norddeutscher Rundfunk

*Podium*

**Angelika Mertens**

Parlamentarische Staatssekretärin  
im Bundesministerium  
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

**Reinhold Robbe**

Mitglied des Deutschen Bundestages

**Peter Dietrich**

Präsident des Zentralverbandes  
der Deutschen Seehafenbetriebe

**Helmut H. Detken**

Geschäftsführendes Vorstandsmitglied  
der Bremischen Hafenvertretung

**Dr. Klaus Meves**

Geschäftsführer Hamburg Süd

**Wolf-Rüdiger Janzen**

Hauptgeschäftsführer der IHK zu Kiel

**Günter Fett**

Vorstandsvorsitzender des  
Landesverbandes Hafenwirtschaft Mecklenburg-  
Vorpommern

**Manfred Rosenberg**

ver.di Fachgruppenleiter Häfen

**Workshop IV**

**„Schifffahrt: Sicherung von Beschäftigung und  
Ausbildung“**

Hotel Neptun, Salon Seestern

*Vorsitz*

**Jan Kahmann**

Mitglied des  
Bundesvorstandes ver.di

*Moderator*

**Reiner Frank**

Wirtschaftsredakteur  
Norddeutsche Neueste Nachrichten

*Podium*

**Dr. Margrit Wetzel**

Mitglied des Deutschen Bundestages

**Ralf Nagel**

Staatssekretär  
im Bundesministerium  
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

**Dr. Bernd Rohwer**

Minister für Wirtschaft,  
Technologie und Verkehr  
des Landes Schleswig-Holstein

**Frank Leonhardt**

Vorsitzender des  
Verbandes Deutscher Reeder

**Dieter Benze**

Hauptverwaltung ver.di

**Begrüßung**  
**durch den Oberbürgermeister der Hansestadt Rostock**  
**Arno Pöker**

„Ich hoffe, Sie hatten - zumindest die, die gestern schon da waren und übernachtet haben - einen wunderschönen Abend. Ich habe allseits gehört, dass der Empfang der Stadt doch sehr lang gewesen ist und man sehr viele Diskussionen schon führen konnte. Das war auch beabsichtigt, somit haben wir schon gestern Abend angefangen mit der Schaffung eines Netzwerkes.

All denjenigen, die heute erst nach Rostock gekommen sind, ein um so herzlicheres: Guten Morgen.

Ich darf Sie alle ganz, ganz herzlich hier begrüßen zur 2. Nationalen Konferenz der maritimen Wirtschaft der Bundesregierung.

Wir, als Hansestadt Rostock, sind sehr stolz darauf, Gastgeber dieser Konferenz sein zu können. Die maritime Wirtschaft hat in unserer Stadt eine große Bedeutung. Und das gilt für alle Säulen der maritimen Wirtschaft. Es gilt für den Hafen, unseren Hafen; gebaut als Überseehafen der DDR, eines eigenen Staates im Osten Deutschlands, jetzt entwickelt zu dem - das ist unser Zielwichtigsten Ostseehafen Deutschlands. Das setzt viele, viele Umstrukturierungen voraus. Wir sind auf einem guten Weg; und dies dank erheblicher Investitionen in Infrastruktur, die wir nur mit Unterstützung des Bundes und des Landes umsetzen können.

Sowohl die seeseitige Herstellung der Infrastruktur, die Infrastruktur im Hafen selber als auch die landseitige Anbindung haben sich in den zurückliegenden Jahren enorm verbessert. Dies war Grundlage des Erfolgs unseres Hafens. Wenn wir heute davon sprechen können, dass wir rund 130 Fährschiffabfahrten in der Woche haben, dass wir die Umschlagszahlen der DDR-Zeit wieder überstiegen haben, nachdem wir einen enormen Einbruch hatten unmittelbar nach der Wende, dann ist das eine Erfolgsgeschichte.

Wenn wir allerdings von der Landanbindung sprechen, dann bleibt noch etwas zu tun beim Hafen. Auch das will ich an dieser Stelle sagen: Wir brauchen dringend eine viel bessere Bahnanbindung, eine Bahnanbindung zwischen Berlin und Kopenhagen über Rostock. Wir glauben daran, dass man Zentren verbinden muss, und dass man diese Zentren über Rostock verbinden sollte, und nicht, dass man neue Landverbindungen im Ostseeraum schaffen sollte.

Der ökonomisch und ökologisch richtige Weg ist der Seeweg. Die Hafeninfrastruktur, die geschaffen wurde mit großer öffentlicher Förderung, sollte noch stärker genutzt und nicht neue Landverbindungen geschaffen werden.

Das in Rostock entwickelte Verbundprojekt "Innovatives Land, Seelogistik im Fähr- und RoRo-Verkehr - die Ostsee als Referenzfall" bietet hierfür, glaube ich, interessante Anregungen. Das Vorhaben ist in seiner Umsetzung ebenfalls auch wichtig für Investitionen und für neue Arbeitsplätze.

Wir finden in unserer Stadt auch die zweite Säule der maritimen Wirtschaft, eine Säule, die sich mit den zurückliegenden Jahren entwickelt hat. Ich spreche von der tourismusorientierten maritimen Wirtschaft. Wir haben einen Global Player der Tourismuswirtschaft in unserer Stadt, und wir spüren die Synergieeffekte. Wir sind, wenn Sie so wollen, der Hafen von Berlin mit unheimlich viel und ständig zunehmenden Kreuzfahrtanläufen, und dies wollen wir ausbauen mit neuer Infrastruktur; auch mit Partnern in der Stadt. Und auch hier spürt man bereits die Synergieeffekte. Die Werftindustrie unserer Stadt hat dadurch schon Aufträge erhalten.

Wir finden auch die dritte Säule der maritimen Wirtschaft in unserer Stadt: Wir sind Sitz großer Reedereien. Aber auch hier machen wir uns Sorgen. Wir glauben, dass die Rahmenbedingungen für die Schifffahrt in Deutschland verbessert werden müssen, damit auch zukünftig Menschen aus unserer Region und darüber hinaus in der Seefahrt Beschäftigung finden.

Wir finden die vierte Säule - die Marine - in unserer Stadt. Wir sind nach der Wende großer und bedeutender Marinestandort Deutschlands geworden. Ich danke all denjenigen, die uns dabei unterstützt haben. Und ich bin sehr froh darüber, dass Marine und Handelsschifffahrt auch Zeichen setzen und sehr gut in Rostock kooperieren.

Und last but not least: Wir sind wichtiger Schiffbaustandort, wichtiger Standort für Schiffsreparatur, für Motorenbau, für Spezialstahlbau in der Region. Wir haben also auch diese fünfte Säule der maritimen Wirtschaft in unserer Stadt, auch wenn wir uns über diese fünfte Säule erhebliche Sorgen machen. Das wird ja heute auch noch diskutiert werden auf dieser Konferenz.

Ich sage nur, dass wir trotz der dynamischen Entwicklung in unserer Stadt in den zurückliegenden Jahren hier gerade ein großes Augenmerk haben müssen auf die maritime

Wirtschaft insgesamt und auf die fünfte Säule, den Schiffbau und die Schiffsreparatur. Das sind unsere Industriearbeitsplätze in der Region, die so wichtig für uns sind.

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

der Ostseeraum gilt als eine große dynamische Wachstumsregion. Wir wollen hineinwachsen als Hansestadt Rostock in diese neue europäische Region. Wir nehmen unsere Chancen wahr seit dem Fall des eisernen Vorhangs. Hierbei ist die maritime Wirtschaft für uns von großer Bedeutung. Dies ist ein weiter Begriff, und Wissenschaftler haben sich mehrfach damit beschäftigt: Was ist eigentlich die maritime Wirtschaft? Wir glauben an die Synergieeffekte der maritimen Wirtschaft. Wir sehen nicht jede Säule einzeln in unserer Stadt, sondern wirken zusammen. Ich bin sehr froh darüber, dass die Industrie- und Handelskammer mit dem Ausschuss der maritimen Wirtschaft versucht, genau diese Synergieeffekte für die Region zu nutzen. Das Schaffen eines Netzwerkes zwischen den einzelnen Säulen der maritimen Wirtschaft, halte ich für so wichtig: auf Arbeitgeberseite, aber auch auf Arbeitnehmerseite. Ich bin dankbar dafür, dass es diese Zusammenarbeit gibt, aber ich glaube auch, dass die Zusammenarbeit noch intensiviert werden kann.

Ich wünsche mir auch ein Signal in Richtung der Schaffung dieses Netzwerkes der unterschiedlichen Säulen der maritimen Wirtschaft, ein Signal, das ausgeht von dieser Konferenz aus.

Für die bevorstehenden Referate und Workshops wünsche ich Ihnen interessante Anregungen und Diskussionen. Die Hansestadt Rostock möchte Ihnen ein guter Gastgeber sein.

Und ich habe einen Wunsch zum Schluss: Sein Sie tatsächlich Gast unserer Stadt, nicht nur Gast der Maritimen Konferenz. Nutzen Sie die Zeit, ein bisschen mehr mitzunehmen aus unserer Stadt. Ich glaube, es lohnt sich. Vielleicht finden Sie ja die eine oder andere Anregung für Ihren nächsten Urlaub. Spätestens im nächsten April, wenn wir unser neues Messezentrum eröffnen, gibt es einen Grund für Sie wiederzukommen. Wir eröffnen die Messe nämlich mit einer Transport-, Verkehrs- und Logistikmesse. Selbst wenn Sie es dann nicht schaffen, sollten Sie ein Jahr später zur Internationalen Gartenbauausstellung im Jahr 2003 nach Rostock kommen. Und wenn Sie es dann nicht schaffen, hätte ich auch noch andere Events und große Möglichkeiten und Anlässe für Sie, wieder nach Rostock zu kommen.

Zunächst einmal einen wunderschönen Aufenthalt und eine gute Konferenz.

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.“

**Eröffnungsansprache**  
**durch den Ministerpräsidenten des Landes Mecklenburg-Vorpommern**  
**Dr. Harald Ringstorff**

„Herzlich willkommen in Rostock, herzlich willkommen in Mecklenburg-Vorpommern.

Was wir vor einem Jahr begonnen haben, das wollen wir heute mit der zweiten Nationalen Maritimen Konferenz fortsetzen. Rostock-Warnemünde ist dafür ein guter Ort.

Schiffe wurden hier in Rostock schon immer gebaut, z.B. das erste deutsche Stahlschiff auf der Neptun-Werft. Nach gewaltigen Anstrengungen zur Modernisierung und Rationalisierung in den letzten Jahren gehören unsere Kompaktwerften heute mit zu den modernsten und produktivsten der Welt. Die maritime Wirtschaft ist von hoher struktureller und damit wirtschaftspolitischer Bedeutung für das Land Mecklenburg-Vorpommern.

Doch die maritime Wirtschaft ist nicht nur für uns und die anderen Küstenregionen Deutschlands wichtig. Sie ist für die gesamte Bundesrepublik als Industrie- und Exportnation von fundamentaler Bedeutung. Von den 220 000 Beschäftigten in der maritimen Wirtschaft sind nicht die meisten mit dem Bau von Schiffen oder deren Wartung beschäftigt. Die meisten sind Zulieferer. Und die arbeiten in ganz Deutschland.

Meine Damen und Herren,

die maritime Wirtschaft hat eine gute Zukunft, vorausgesetzt wir nehmen die Herausforderungen durch den internationalen Wettbewerb ernst. Der Globalisierung ist es egal, ob wir sie mögen oder nicht. Sie hat ihre eigenen Gesetze und Regeln. Und sie hält eine Fülle von Aufgaben für uns bereit. Diese Aufgaben gilt es, gemeinsam zu lösen, damit aus den Herausforderungen auch Chancen werden - Chancen für den Wirtschaftsstandort Deutschland, Chancen auch für unser Bundesland Mecklenburg-Vorpommern, Chancen für die Zukunft.

Die Aufgabenfelder, meine Damen und Herren, haben wir vor einem Jahr in Emden klar definiert. Sie sind in den Titeln der heutigen Workshops zum Schiffbau, zur Sicherheit im Schiffsverkehr, zum Hafen- und Logistikstandort und zur Sicherung von Ausbildung und

Beschäftigung genannt. Unsere Handlungsmaxime lautet: Kooperation und Vernetzung. Was haben wir inzwischen schon erreicht? Wo können wir uns weiter verbessern?

Ich glaube, ich spreche nicht nur für Mecklenburg-Vorpommern, wenn ich heute sage: Wir sind inzwischen ein gutes Stück vorangekommen. Die von der Bundesregierung im letzten Jahr ausgelösten Initiativen zur Modernisierung und Vernetzung des maritimen Wirtschaftsstandortes Deutschland haben daran einen wichtigen Anteil. Für die Fortschritte möchte ich an dieser Stelle dem Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft, Herrn Staatssekretär Dr. Gerlach, danken. Ihnen ist es gelungen, Herr Staatssekretär, mit den dazu erarbeiteten Leitlinien eine tragfähige Strategie zum Erhalt und Ausbau des maritimen Standortes Deutschland zu schaffen.

Erfolgversprechende Ansätze sind beispielsweise:

- die Arbeit an der Schaffung einer gemeinsamen Hafenplattform,
- die Ausbildungsinitiative für seemännisches Personal,
- Maßnahmen zur Überwindung von Lohnkostennachteilen der Fährreedereien,
- Zusammenarbeit zwischen Werften, Reedern und Zulieferbetrieben - in Mecklenburg-Vorpommern arbeiten wir beispielsweise am Aufbau einer maritimen Allianz in der Ostseeregion,
- die gemeinsamen Aktivitäten für eine erhöhte Sicherheit auf den Schiffen und den Seewegen. In diesem Zusammenhang ist vor allem die erzielte Übereinkunft der Länder zur Vermeidung von Schiffsunfällen in der Kadetrinne in der Ostsee für Küstenländer wie Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein ein ganz, ganz wichtiger Schritt, insbesondere wenn ich an einen anderen wichtigen Wirtschaftszweig in unserem Land denke, den Tourismus.

Von großer Bedeutung für uns in Mecklenburg-Vorpommern ist die kürzlich erreichte Zustimmung der EU-Kommission zur Flexibilisierung der Schiffbaukapazitäten in Mecklenburg-Vorpommern. Damit kommt es zu einer Entspannung der bis dahin entstandenen Kapazitätsengpässe und den damit verbundenen Beschäftigungsrisiken. Der Bundesregierung und insbesondere dem Bundeskanzler möchte ich in diesem Zusammenhang ausdrücklich danken. Nur durch das gemeinsame beharrliche Wirken von Land und Bund konnte der EU-Kommission dieses Zugeständnis abgerungen werden. Ich mache keinen Hehl daraus:

Natürlich hätten wir am liebsten überhaupt kein Korsett mehr, keine Frage. Aber ich glaube doch: Atmen können wir nach dieser Lockerung zumindest schon etwas leichter.

Meine Damen und Herren,

die Zukunft hält viele Chancen für uns bereit. Eine große Chance liegt ganz klar in der EU-Osterweiterung. Damit erschließen sich neue Märkte und damit auch neue Transporterfordernisse, und auch das Transportaufkommen wird in den nächsten Jahren -so sagen es alle Prognosen - weiter zunehmen. Die See- und Wasserwege müssen dabei stärker in den Gütertransport einbezogen werden. Allein beim Güterverkehr geht man bis 2015 von einer Steigerung von über 60 % aus. Und der Wasserweg soll und wird erheblich an Bedeutung gewinnen. Das gilt mit Blick auf die Nord-Süd-Verkehre als auch für die Güterströme in Richtung Zentral- und Osteuropa. Die Seehäfen als Schnittstellen zwischen Land- und Seeverkehr werden davon besonders profitieren, vorausgesetzt die infrastrukturellen Bedingungen zum Weitertransport an Land stimmen. Und hier, meine Damen und Herren, ist noch einiges weiter zu verbessern.

Wollen wir unsere Chancen nutzen, gilt es, vorhandene Kooperationen auszubauen - zum Vorteil aller. Die Leistungsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft müssen wir weiter steigern. Dazu brauchen wir noch mehr Innovationen, um den Technologievorsprung weiter zu halten und weiter auszubauen. Es gilt, sich nicht auf dem Erreichten auszuruhen. Die Produktivität muss weiter erhöht werden; Kosten müssen weiter gesenkt werden, und Bildung und Qualifikation sind auf Grund ständig steigender Anforderungen weiter zu steigern. Denn moderner Schiffbau - das sage ich hier noch einmal ganz deutlich - ist eine Hightech-Branche! Wichtig ist: Wir müssen gegen Wettbewerbsverzerrungen eine gemeinsame Strategie finden. Dem anhaltenden Preisdumping Südkoreas muss ernsthaft begegnet werden. Und nicht zuletzt geht es auch darum, das Image der maritimen Wirtschaft insgesamt in Deutschland zu verbessern. Es genügt nicht, nur gut und supermodern zu sein; man muss das Gute und Supermoderne auch darstellen und vermitteln. Maritime Wirtschaft, meine Damen und Herren, ist nicht alt und von gestern; maritime Wirtschaft ist jung und von heute. Maritime Wirtschaft hat Zukunft in Deutschland.

Meine Damen und Herren,

wir haben also viel vor, viel zu viel für einen allein.

Hieß die Botschaft, die von Emden ausging: Maritime Wirtschaft geht auf gemeinsamen Kurs, so muss die Botschaft, die von Rostock-Warnemünde heute ausgeht, lauten: Kurs halten und volle Fahrt voraus!“



**Grußwort**  
**des Koordinators der Bundesregierung für die Maritime Wirtschaft**  
**Staatssekretär Dr. Axel Gerlach**

„Als maritimer Koordinator möchte auch ich Sie sehr herzlich begrüßen zur 2. Nationalen Maritimen Konferenz hier in Rostock-Warnemünde. Und ich möchte zuvorderst das mit einem sehr herzlichen Dank verbinden für die vorzügliche Organisation, die wir gemeinsam mit der Hansestadt Rostock und gemeinsam mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern durchführen konnten. Und es ist völlig richtig, Herr Oberbürgermeister Pöker, was Sie gesagt haben: Es war eine glänzende Auftaktveranstaltung gestern Abend, die sehr lange gedauert hat, sehr intensiv war, und ich glaube zu sehr vielen interessanten Gesprächen geführt hat.

Die erste - inzwischen berühmte - Konferenz in Emden liegt knapp eineinhalb Jahre zurück. Die Leitlinien der Bundesregierung zur Förderung der maritimen Wirtschaft sind seitdem die Basis für eine sektorübergreifende Strategie mit dem Ziel eines maritimen Netzwerkes auch in Deutschland.

Nach Emden haben wir dann einen breit angelegten maritimen Dialog begonnen, von dem Anstöße für den Erhalt und Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit des Schiffbaus, des Seeverkehrs und des Seehafenstandortes Deutschland ausgehen sollen.

Die heutige Konferenz gibt Gelegenheit für eine Bestandsaufnahme und Bewertung der bisher geleisteten Arbeit. Für mich als Koordinator ist es darüber hinaus besonders wichtig, dass wir die Gelegenheit der Konferenz dazu nutzen, die künftigen Themen bzw. Handlungsschwerpunkte zu diskutieren und ggf. bereits als Ergebnis von Rostock festzulegen. Dazu dienen insbesondere die vier Workshops, die im Anschluss beginnen werden.

Diese 2. Nationale Maritime Konferenz ist nur eine Zwischenetappe auf dem längerfristig angelegten Weg hin zur Errichtung des genannten maritimen Netzwerkes. Die Stärkung der Leistungskraft der maritimen Wirtschaft in Deutschland muss noch in einer ganzen Reihe von Arbeitsfeldern nachhaltig nach vorne gebracht werden. Ich will nur kurz erwähnen: Wir müssen uns weiterhin intensiv Gedanken darüber machen, wie die heimische Werftindustrie im sehr schwierigen internationalen Wettbewerb auch in der Zukunft gut bestehen kann.

Wir haben einen Zwischenerfolg - der Herr Ministerpräsident hat darauf hingewiesen- in der CGT-Frage durch intensive Gespräche mit EU-Kommissar Monti erreichen können; auch von hier aus ein Dank an die Kommission nach Brüssel. Und zweitens: Im Werftenbereich unterstützt die Bundesregierung den Vorschlag der Kommission zur Einleitung eines WTO-Verfahrens im Hinblick auf Korea in Verbindung mit der teilweisen Wiedereinführung eingeschränkter Beihilfen für bestimmte Marktsegmente. Sie kennen das Thema. Der Industrierat in Brüssel wird sich im Dezember mit diesem Thema befassen.

Drittens: Ebenfalls sehr rau ist der Wettbewerb im internationalen Seeverkehr, Stichwort: Ausflagungswelle, hier müssen wir mittel- und langfristig über Harmonisierungsbemühungen und Strukturreformen zu fairen Wettbewerbsbedingungen kommen.

Ein weiterer Punkt: In der Hafenwirtschaft muss weiter daran gearbeitet werden, dass Nachteile in der Kostenstruktur abgebaut bzw. aufgefangen werden und dass leistungsfähige Hafenzu- und -abgänge gesichert bleiben.

Ich möchte noch einen weiteren wichtigen Bereich erwähnen: Der Bereich Forschung und Entwicklung, der diesmal nicht Schwerpunkt dieser Konferenz ist. Er muss aber in Zukunft noch stärker einbezogen werden, weil die Stärkung, Herr Ministerpräsident hat auch schon darauf hingewiesen, der Innovationskraft ein ganz wesentlicher Faktor für eine positive Zukunft der deutschen maritimen Wirtschaft ist. Es wird deshalb - gestatten Sie mir schon einen Blick voraus - ins Auge gefasst, Forschung und Entwicklung zu einem Schwerpunktthema der 3. Nationalen Maritimen Konferenz zu machen.

Meine Damen und Herren,

wir haben aus meiner Sicht in dieser ersten Arbeitsphase einige Erfolge für die maritime Wirtschaft erreicht. Herr Ministerpräsident Ringstorff hat schon darauf hingewiesen, und ich bedanke mich auch recht herzlich für Ihre freundlichen Worte. Gleichwohl, viele Probleme liegen noch vor uns. Ich begrüße deshalb das sehr hohe Interesse an dieser Veranstaltung, das mich sehr freut, aber auch nicht erstaunt. Ich habe eigentlich damit gerechnet und wünsche uns allen nun einen sehr regen Gedankenaustausch.

Noch einmal herzlichen Dank nach Rostock und nach Schwerin für die Gastfreundschaft und für Ihre Aufmerksamkeit.“

**Workshop 1: Deutscher Schiffbau im globalen Wettbewerb: Chancen und Herausforderungen**

**Eingangsstatement**

**Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie**

**Dr. Axel Gerlach**

„Herr Zamponi,

vielen Dank für die freundliche Begrüßung.

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

ich habe das schon vorhin bei der Eröffnung der Konferenz gesagt; ich freue mich auch hier ganz besonders über das sehr große und rege Interesse an diesem Workshop. Das zeigt, wie wichtig die Themen sind, die wir hier heute besprechen wollen.

Ich möchte an die Leitlinien zur Förderung der maritimen Wirtschaft anknüpfen. Dort wird - ausgehend von der Feststellung, dass Deutschland auf die Hightech-Branche des Schiffbaus nicht verzichten kann - gefordert, der deutsche Schiffbau müsse weiterhin das Ziel eines über ein Nischendasein hinausgehenden Marktanteils verfolgen. Vielleicht ist Nischendasein ein bisschen drastisch ausgedrückt, aber es verdeutlicht die Situation. Wir sehen nämlich bedeutend mehr Potenziale für die Zukunft.

Ein paar Zahlen: Laut der aktuellen Statistik des VSM konnte der deutsche Handelsschiffbau seinen Weltmarktanteil von 2,8 in 1999 auf 3,3 % im Jahr 2000 erhöhen. Das ist - wenn Sie die Hitliste weltweit sehen - ein recht guter Platz. Es ist nämlich Platz 3 hinter Japan und Korea. Aber die Zahlen für diese Länder mag man kaum sagen, da kommen schon Emotionen hoch; Südkorea hat einen Weltmarktanteil von 41 % und Japan von 39 %. Und Sie wissen, dass das in einigen Segmenten bei Südkorea noch deutlich höher liegt.

Jetzt wieder etwas Positives: Ende 2000 erreichten wir einen hohen Auftragsbestand von rund 20 Mrd. DM; diese 20 Mrd. DM - das kann man nicht oft genug betonen- haben einen Beschäftigungsstand gesichert für die drei kommenden Jahre. Ich weiß, der eine oder andere Werfteigentümer wird protestieren und sagen: Bei mir sind es nur  $2\frac{1}{4}$  Jahre; bei einem anderen sind es dann  $3\frac{1}{4}$ . Im gewogenen Durchschnitt jedoch haben wir eine gesicherte Beschäftigung

bis zum Jahre 2003. Und diese Beschäftigungssicherung war und ist ein ganz wesentlicher Punkt der Politik der Bundesregierung und des Deutschen Bundestages.

Einen der ersten Plätze auf dem Weltmarkt belegt Deutschland in Teilbereichen des Marine-schiffbaus; Sie wissen das. Das heißt insbesondere beim Bau von Fregatten und nichtatomaren U-Booten. Diejenigen Werften, die Marineschiffe bauen, machen rund 30 % der Gesamtbeschäftigung in unserem Schiffbau aus und sind damit eine tragende Säule der Branche.

Eine tragende Rolle bildet insbesondere auch die Schiffbauzulieferindustrie, die 70 % und mehr der Wertschöpfung im deutschen Schiffbau erbringt. Dies ist ein sehr wesentlicher Faktor, wenn wir vom Netzwerk sprechen und uns mit Holland oder mit Norwegen vergleichen. Bezieht man nämlich die Schiffbauzulieferindustrie ein, dann haben wir bereits ein Netzwerk in Deutschland. Nur, dass dies noch nicht so richtig von allen gesehen wird. Das deutsche Netzwerk beginnt nämlich im südlichen Bayern und südlichen Baden-Württemberg und reicht bis hin zum nördlichen Schleswig-Holstein; aber wie gesagt: Da müssen wir noch Werbung machen, das müssen wir noch in die Köpfe reinbringen, übrigens auch in die Köpfe - natürlich nicht von Ihnen, Frau Janz -, aber von vielen Ihrer Kolleginnen und Kollegen im Deutschen Bundestag. Und da sind Sie ja auch sehr aktiv dabei.

Die Schiffbauzulieferer sind insofern auch eine wichtige Branche, weil sie in ihrem Bereich ein Exportweltmeister sind. Herr Schubert, Sie werden das bestätigen, und auch dieses ist gut für die Gesundheit der Branche und auch im Hinblick dann auf unsere heimische Schiffbauindustrie.

Also alles in allem können wir das Jahr 2000 - ich sage das ein bisschen mit norddeutschem Understatement - recht positiv sehen.

Das gilt auch für ein besonderes Problem, das uns sehr beschäftigt hat. Ich habe das vorhin kurz angedeutet, und vor allem hat es Ministerpräsident Ringstorff gesagt: Ich glaube, wir haben eine recht gute Lösung bei der schwierigen Kapazitätsfrage erreicht. Ich kann Ihnen sagen, dass noch alle Beteiligten, die unmittelbar betroffen sind, zusammensitzen werden in den nächsten Tagen. Das sind die Werften selbst, natürlich unter Einschluss der Betriebsräte und auch unter Einschluss von Schwerin und Berlin; sie rechnen noch einmal das Ergebnis durch, das wir Kommissar Monti und vor allen Dingen dem Engagement des Bundeskanzlers zu verdanken haben. Und wenn ich das so richtig selbst errechne, ohne dass ich in Einzelheiten gehen will, ergibt das für die kommenden Jahre, oder kann es ergeben, einen gewissen positiven

Schneeballeffekt, so dass ich das Kapazitätsproblem der ostdeutschen Werften aus meiner Sicht als gelöst betrachte. Vor allem aber erhoffe ich mir sehr - Herr Ministerpräsident, Sie sind ganz besonders angesprochen an dieser Stelle -, dass wir damit Ruhe in dieses Land, in diese Schiffbauindustrie bekommen, und ich will auch noch mal so ganz nüchtern hinzufügen: Das Jahr 2005 ist nicht mehr so sehr weit weg. Und wenn wir 2004 erreicht haben, Herr Müller, ich sehe Sie mal an; ich glaube, dann haben wir es ohnehin geschafft. Also, dies war eine schwierige Geburt. Es haben sehr viele Menschen konstruktiv mitgewirkt; ich bin dafür dankbar.

Sie wissen, ein weiteres sehr wichtiges Thema ist, dass wir versuchen, in Brüssel eine begrenzte Weiterführung von sogenannten „Verteidigungsmechanismen“, d.h. eine teilweise und zeitlich begrenzte Wiedereinführung der Wettbewerbshilfe, zu erreichen. Das hängt zusammen mit den wettbewerbsverzerrenden Praktiken Südkoreas. Es gibt hier einen sehr vernünftigen Vorschlag der Kommission, den wir voll und ganz unterstützen. Auch hier setzt sich Berlin für alle fünf norddeutschen Küstenländer sehr engagiert ein.

Ich muss aber gleichwohl darauf hinweisen, dass kein falscher Optimismus entsteht. Sie wissen, dass der Bundeskanzler auf dem Europäischen Rat in Stockholm mit unterschrieben hat, nicht nur mit unterschrieben, sondern auch mitgetragen hat, dass die Bundesregierung eine Reduzierung des Beihilfesystems insgesamt befürwortet, d.h. für alle Sparten durch die gesamte Wirtschaft in Europa. Und das ist natürlich auch ein Punkt, von dem der Schiffbausektor, der uns sehr am Herzen liegt, in der Tendenz nicht ausgespart werden kann. Das bedeutet: Wenn wir zu dem vorübergehenden Verteidigungsmechanismus kommen, der, wie ich weiß, sehr wichtig ist für einige Werften in verschiedenen Bundesländern, dann wird das nur noch sein für die Zeit des Verfahrens gegen Korea in der WTO. Kommissar Lamy schätzt dieses Verfahren auf zwei bis zweieinhalb Jahre ein. Und danach, wenn wir gewinnen, wovon wir ausgehen, ist es nicht anders denkbar, als dass es dann keine Beihilfen mehr gibt.

Es gibt noch zwei wichtige Themen, die ich kurz erwähnen möchte:

- Wir haben die Tonnagesteuer vor einiger Zeit eingeführt mit durchweg positiven Erfahrungen.
- Wir haben ferner im Finanzierungsbereich neue Entwicklungen durch das sogenannte CIRR-System. Auch das muss ich hier unter den Fachleuten nicht erläutern. Da sind

Turbulenzen und Irritationen entstanden; nach meiner Meinung zu Unrecht, weil CIRR nicht an die Stelle von vorhandenen Finanzierungsmechanismen tritt, sondern kumulativ oder - wenn man so will - alternativ dazu und das wird zumindest für einige auch neue Möglichkeiten bei evtl. sich wechselnden Finanzmärkten oder Finanzierungssituationen eröffnen.

Ich will jetzt schließen, Herr Zamponi. Ich glaube, ohne etwas schön reden zu wollen, alles in allem befinden wir uns auf einem guten Wege. Ich bin davon überzeugt, dass es uns langsam, aber sicher gelingt, nicht zuletzt durch solche Veranstaltungen wie heute, das Bewusstsein der deutschen Bevölkerung zu schärfen für den maritimen Standort in Deutschland. Wir werden das wohl nicht so ideal schaffen wie in Holland, das ist halt ein rein maritimes Land, aber wir sind auf gutem Wege in Deutschland.

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.“

**Workshop 1: Deutscher Schiffbau im globalen Wettbewerb: Chancen und Herausforderungen**

**Ergebnisbericht/Schlussfolgerungen**

**Vorsitzender der Geschäftsführung der Blohm + Voss GmbH**

**Dipl.-Ing. Herbert von Nitzsch**

„Meine sehr verehrten Damen und Herren,

unter der Überschrift "Deutscher Schiffbau im globalen Wettbewerb - Chancen und Herausforderungen" konzentrierten sich im Workshop1 die Beiträge aus dem Podium und aus dem Plenum auf folgende Themen und Fragestellungen:

- Wie können gleichartige internationale Rahmenbedingungen geschaffen werden für einen marktwirtschaftlich orientierten Wettbewerb, insbesondere unter Berücksichtigung Koreas?
- Wie kann und muss die deutsche Schiffbauindustrie dem harten Wettbewerb auf dem Schiffbauweltmarkt gerecht werden? Und
- Welche Unterstützung kann hierbei von der Politik geleistet werden?

Mehrere Beiträge befassten sich zunächst mit den von der Bundesregierung seit Emden erreichten Verbesserungen von Rahmenbedingungen. Dank wurde ausgedrückt für:

- Das Einsetzen eines maritimen Koordinators - allerdings wünschten wir uns, dass er noch etwas mehr Befugnisse bekäme
- Die entsprechende Ausgestaltung der auftragsbezogenen Wettbewerbsbeihilfen zum Ende des Jahres 2000
- die Flexibilisierung der Kapazitätsbegrenzung der ostdeutschen Werften, gemeinhin unter CGT-Grenze bekannt
- die vorgesehene Gründung des Kompetenz-Zentrums in Hamburg mit Hilfe des BMBF und
- die Exportunterstützung im Marinebereich - immerhin ca. 30 % des Jahresumsatzes des deutschen Schiffbaus.

Die neue OECD-Exportkreditvereinbarung wurde angesprochen. Diese bedarf noch der Ausgestaltung in Deutschland, für die kurzfristig das Bundeswirtschaftsministerium Terminvereinbarungen für Beratungen treffen wird. Die Redner waren sich darin einig, dass für das CIRR-System eine Harmonisierung der Konditionen unerlässlich ist. Anderenfalls würde sich die Schere zum Nachteil der deutschen Schiffbauer weit öffnen.

Sehr deutlich wurde, dass sowohl die Unternehmen als auch die Gewerkschaft IG Metall von der Bundesregierung hohes Engagement bei der Frage der Einführung von Abwehrmaßnahmen gegen die koreanische Dumpingpreispolitik erwarten. Als kurzfristige Maßnahme zur Verminderung der Folgen des 11. September wird vorgeschlagen, das Schlussdatum der laufenden Wettbewerbshilfe vom 31.12.2003 auf den 31.12.2004 unter Beibehaltung des zugewiesenen Mittelvolumens zu strecken. Das gibt Reedern und Werften die Möglichkeit, der durch die Entwicklung nach dem 11. September notwendig gewordenen Marktanpassung in der Lieferzeit rechtzeitig nachzukommen.

Deutlich wurde den deutschen Werftunternehmen, dass sie zukünftig ohne Schiffbaubeihilfen werden auskommen müssen. Die deutschen Werften wollen dies und haben keine Angst vor einem marktwirtschaftlich orientierten Wettbewerb. Sie fühlen sich stark genug, diesen auch zu bestehen im internationalen und globalen Wettbewerb und verweisen auf ihre Technologieführerschaft und die seit sechs Jahren währende Beschäftigungsstabilität.

Die Beiträge im Workshop 1 vermitteln den Eindruck, dass damit begonnen worden ist, sich auf diese Situation klar einzustellen. Mehrere interessante Beiträge befassten sich mit dem Thema Kooperation. Die Werften und Zulieferbetriebe sind sich offensichtlich weitgehend darin einig, dass die stärkere horizontale und vertikale Zusammenarbeit ein wichtiger Weg zur Sicherung ihrer Wettbewerbsfähigkeit ist und sogar neue Märkte erschließen kann. Der Workshop hat auch gezeigt, dass dabei wichtige Impulse von der Schiffbauzulieferindustrie ausgehen können. Für die Politik - das wäre jedenfalls für mich eine erste Schlussfolgerung - ergibt sich daraus, die staatliche Förderung von Forschung und Entwicklung oder die regionale Investitionsförderung noch stärker auf strukturverbessernde Vorhaben auszurichten, also mit ihnen Kooperation und Zusammenarbeit zu fördern, ohne individuelle Vorhaben zu beeinflussen.

Abschließend wurde von allen Seiten der Wunsch geäußert, eine Fortführung der nationalen maritimen Konferenzen als Instrumentarium der Stärkung der beteiligten Industrien sicherzustellen und den Abstand dafür nicht zu groß werden zu lassen.“



**Workshop 2: Sichere Schifffahrt: Nachhaltiger Schutz der Meere und Küsten**

**Ergebnisbericht/Schlussfolgerungen**

**Wirtschaftsminister des Landes Mecklenburg-Vorpommern**

**Dr. Otto Ebnet**

„Meine Damen und Herren,

das Thema des zweiten Workshops lautete: Sichere Schifffahrt – nachhaltiger Schutz der Meere und Küsten. Wir haben das Thema in drei Blöcke gegliedert. Erstens das sichere Schiff, zweitens der sichere Verkehrsweg und drittens das Notfallmanagement, das greift, falls trotz aller Vorsorge eine Havarie eintreten sollte.

Zum sicheren Schiff haben wir gehört, dass es seit langem Vorschriften für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb von Seeschiffen gibt, so dass man sagen kann: Das sichere Schiff ist natürlich auch ein besonders umweltfreundliches Schiff. Für die Einhaltung der internationalen Vorschriften ist zunächst der Staat zuständig, dessen Flagge am Heck des betreffenden Schiffes weht. Aber auch die Klassifikationsgesellschaften müssen in diesem Zusammenhang wieder zu alter Reputation zurückfinden. Zur Kontrolle fremdflaggiger Schiffe wurde das Instrument der Hafenstaatkontrolle eingeführt. Hier werden 25 % der einlaufenden fremdflaggigen Schiffe auf Einhaltung internationaler Sicherheits- und Umweltschutzvorschriften geprüft.

Und dann gab es noch einen wichtigen Hinweis, nämlich dass zum sicheren Schiff nicht nur sichere Technik gehört, sondern auch eine gute Ausbildung der Besatzungen.

Zum zweiten Block, dem sicheren Verkehrsweg: Da Schiffe und Verkehrsweg untrennbar zusammengehören, gibt es auch hier eine Vielzahl von Maßnahmen zur Gewährleistung von Sicherheit der Seefahrt. Dazu gehören insbesondere die Kollisionsverhütungsregeln, die Vorhaltung von Seekarten und sonstigen nautischen Informationen, die Befeuerung, Betonung und Verkehrsüberwachung durch die Verkehrszentralen sowie der Einsatz von Seelotsen.

Diese Maßnahmen, meine Damen und Herren, sind vor allem auch für die Kadettrinne, die hier praktisch vor der Haustür liegt, notwendig. In nächster Zeit wird mit der Einführung des AIS, das eine automatische Identifizierung der Schiffe durch Transponder ermöglicht, eine

bahnbrechende Neuerung für die Sicherheit geschaffen. Auch die weitere Vertiefung von Elbe und Weser wurde thematisiert.

Der dritte Block war das Notfallmanagement. Falls sich trotz aller genannten Vorsorgemaßnahmen ein Seeunfall ereignen sollte, kommt es auf ein optimales Notfallmanagement an. Als Konsequenz aus der Pallas-Havarie sind eine Fülle von Maßnahmen gegenwärtig in der Umsetzung. Die Einsatzmittel zur Bekämpfung einer Havarie werden beträchtlich ausgebaut.

Wir haben eine Flotte von Mehrzweckschiffen, die neben ihren segensreichen Aufgaben modernste Technik zur Schadstoffbekämpfung vorhalten und überwiegend auch für Notschleppaufgaben einsetzbar sind. Dieses System wird auch für die Ostsee aufgebaut. Hier werden zukünftig auch von staatlicher Seite Notschleppkapazitäten vorgehalten und für die gesamte Küste Einsatzzeiten von maximal zwei Stunden angestrebt.

Gestern, d.h. am 5. November 2001, wurden in einem ersten Schritt Notschlepper für Kiel und hier in Warnemünde – also vor unserer Haustür – bereitgestellt. Dazu kommt eine spezialisierte Eingrifftruppe zum Absetzen an Bord eines Havaristen. Wichtig sind vor allem aber auch straffe Entscheidungsstrukturen. Dafür wird der Bund gemeinsam mit den Küstenländern ein Havariekommando einrichten, das noch im nächsten Jahr seine Tätigkeit aufnehmen wird. Die hierfür erforderlichen Vereinbarungen zwischen Bund und Küstenländern stehen vor dem Abschluss.

Meine Damen und Herren,

ich bin zuversichtlich, dass dieses Gesamtpaket von sicherem Schiff, sicherem Verkehrsweg und Notfallmanagement Unheil von den Küsten fernhalten wird.“

**Workshop 3: Hafen- und Logistikstandort Deutschland**

**Ergebnisbericht/Schlussfolgerungen**

**Staatsrat der Wirtschaftsbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg**

**Prof. Dr. H. Gizzas**

„Ich glaube, ich kann den Faden gleich aufnehmen, denn Einigkeit bestand in allen Beiträgen, dass die Häfen und die maritime Wirtschaft nicht nur für die ökonomische Struktur der Küste sondern als Schnittstelle des Außenhandels auch für die gesamte exportorientierte deutsche Wirtschaft von außerordentlicher Bedeutung sind.

Die Teilnehmer begrüßten daher einhellig die Initiative des Bundeskanzlers zur Sicherung von Arbeitsplätzen und einer zukunftsfähigen Wirtschaftsstruktur an der Küste; sie sahen darin nicht nur eine Anerkennung der Bedeutung dieses vielfältigen Wirtschaftszweigs, sondern auch ein Bekenntnis zur Verantwortung des Bundes bei dessen Entwicklung.

Maritime Wirtschaft ist eine politische Aufgabe der ganzen Bundesrepublik; die Küstenländer verstehen sich hier als eine große gemeinsamen Zielen verpflichtete Gemeinschaft. Einhellig war ebenfalls, dass die Häfen und die maritime Wirtschaft in den nächsten Jahren hohe Mengensteigerungen zu erwarten haben. Rückschläge, wie sie sich gegenwärtig im Welthandel abzeichnen, werden allenfalls nach Überzeugung der Teilnehmer vorübergehend sein.

Die Arbeitsteilung der Weltwirtschaft und damit der Welthandel werden grundsätzlich weiter zunehmen. Außerdem muss auch aus Gründen der Umwelt die Priorität auf die Erschließung Europas durch den Seeverkehr gelegt werden.

Einvernehmlich war, dass die deutschen Häfen erstklassige Leistungen erbringen dank der Investitionen des Bundes in die Anbindungen der Länder und Kommunen in die Hafeninfrastuktur und der Unternehmen in die Suprastruktur. Gleichzeitig wurde aber durchgehend betont, dass die Konkurrenzfähigkeit der Häfen und der maritimen Wirtschaft davon abhängt, dass ordnungspolitisch faire Wettbewerbsbedingungen hergestellt werden und die Infrastruktur laufend an die sich verändernden Anforderungen durch steigende Mengen neue logistische Konzepte und neue Technologien angepasst wird.

Gerade die Kundschaft der Häfen, insbesondere die Reedereiseite, hat die außerordentliche Bedeutung konkurrenzfähiger Preise betont. Zentrale Themen des Workshops waren daher infrastrukturelle Erfordernisse, ordnungspolitische Handlungsnotwendigkeiten einschl. der

gleichen Abfertigungsbedingungen auch im Bürokratiebereich an nassen und trockenen Grenzen, das Konzept des Tiefwasserhafens Wilhelmshaven und die Entwicklung des Ostseeraums.

Begrüßt wurde, dass es gelungen ist, mit dem Bund und den Küstenländern ein Paket von 10 prioritären Projekten für Schienen- und Autobahnanbindungen sowie die weiteren Anpassungen der Fahrrinnen von Weser und Elbe zu Gunsten der Seehäfen zu verabreden, deren Realisierung in den Jahren 2004 bis 2010 erwartet wird. Die Teilnehmer erwarteten hier nicht nur eine deutliche Anerkennung, sondern reale Schritte in der Umsetzung, zumal das Mautaufkommen auch finanziellen Handlungsspielraum eröffnen kann.

Wir vertrauen insofern auf das Bekenntnis des Bundeskanzlers zur Küste.

In diesem Zusammenhang wurde auch das Projekt eines Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven für mögliche künftig sehr tiefgehende Containerschiffe erörtert. Die Gesprächsteilnehmer vertraten dazu die Auffassung, dass es sich im Sinne einer Zukunftsvorsorge um einen Ergänzungshafen für tiefgehende Schiffe handle, die auch nach einer Vertiefung von Weser und Elbe Bremerhaven und Hamburg nicht mehr anlaufen können. Auch dies ist eine wichtige politische Aufgabe, die auf den Weg gebracht werden muss. Eine richtige Antwort auf die Herausforderungen der Wettbewerbshilfen der ARA-Häfen. Daher darf die Anpassung der bestehenden Häfen - das ist wichtig - einschl. deren Zufahrten zur Sicherung der Arbeitsplätze nicht vernachlässigt werden.

Zahlreiche Beiträge befassten sich mit der Frage der Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen zwischen den europäischen Häfen. Im Vordergrund standen dabei die unterschiedlichen Trassenpreise auf der Schiene, die Einführung einer entfernungsabhängigen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw mit weit höheren Beträgen als in den Nachbarländern und die Frage der Mineralölsteuerbelastung für Fahrzeuge, die ausschließlich auf dem Terminalgelände eingesetzt werden.

Markterfahrene Teilnehmer betonten, dass Preisdifferenzen auf der Schiene von 50,- DM je Container und mehr die Hafenwahl zu Lasten der deutschen Häfen beeinflussen würden. Das sind, so wie die Teilnehmer ausführten, hausgemachte Probleme, die wohl schwer auf der EU-Ebene zu lösen sein werden. Hier müssen zur Sicherung der maritimen Wirtschaft dringend Lösungen gefunden werden.

Zu den ordnungspolitischen Maßnahmen gehören auch die Rahmenbedingungen, die auf europäischer Ebene für die Fachleute "Port Package" verabredet und beraten werden. Hier wurde der sozialpolitische Dialog von Arbeitnehmern angemahnt, um auf europäischer Ebene Wettbewerbsgleichheit anzustreben. Dieses Thema wurde auch für die Ostsee aufgegriffen, da es dabei für die Häfen in Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein um eine wesentliche Frage zur Sicherung der Entwicklungsmöglichkeiten der EU-Osterweiterung geht.

Nicht als zusätzlicher Punkt für die Gastgeber, sondern aus voller Überzeugung und mit Nachdruck wurde hervorgehoben, dass die Ostsee ein außerordentlich zukunftsträchtiges Gebiet für die Schifffahrt und für die Wirtschaft ist. Herausgestellt wurde besonders, dass die Leistung und Entwicklungspotenziale der Häfen dieser Region als Zentren des Ro/Ro- und des Fährverkehrs (Stichwort: Nasse Autobahnen) nicht nur verdeutlicht, sondern auch in praktischen Handlungsvorschlägen umgesetzt werden müssen. Diese Häfen an der Ostsee erfüllen wichtige verkehrliche Funktionen bei der Entwicklung angrenzender Volkswirtschaften und erwarten hohe Zusatzmengen. Allerdings wurde auch die große Besorgnis deutlich, dass durch die EU-Osterweiterung eine ähnliche Situation der mangelnden Wettbewerbsgleichheit eintreten könnte, wie sie im Westen besteht. Aber es wurden auch und mit gleichem Nachdruck die Chancen dieses Raumes gewürdigt und betont.

Der Bitte um Fortführung dieses maritimen Dialoges, dieser maritimen Konferenz möchten wir uns ausdrücklich anschließen, Herr Minister Bodewig, denn ich glaube, die Küste hat noch zahlreiche Themen zu erörtern und zu beraten, um sie zusammen mit der Bundesregierung zum Wohle der Küstenländer auf den Weg zu bringen.“

**Workshop 4: Schifffahrt: Sicherung von Beschäftigung und Ausbildung**

**Ergebnisbericht/Schlussfolgerungen**  
**Mitglied des Bundesvorstandes ver.di**  
**Jan Kahmann**

„Sehr verehrte Damen und Herren, der Workshop 4 hat sich mit dem Thema Schifffahrt - Sicherung von Beschäftigung und Ausbildung beschäftigt. Und ich kann sagen: Das war schon eine interessante, lebhaft Diskussions, die in diesem Workshop stattgefunden hat.

Obgleich es ja sehr unterschiedliche Interessen in diesem Workshop gegeben hat, hat man trotzdem das Gespür dafür gehabt, es gibt etwas Gemeinsames, und das Gemeinsame ist, den Schifffahrtsstandort Deutschland zu sichern, auszubauen und zu vertiefen, und zwar interessant zu machen für Seeleute, für Beschäftigung, aber natürlich auch für Reeder und Reedereien, Reedereistandorte und auch für die Schiffe unter deutscher Flagge.

Ausgangspunkt der Diskussion war u.a. auch insbesondere die 1. Konferenz in Emden, die ja einige wichtige schifffahrtspolitische Initiativen in Gang gesetzt hat, und auf dem Prüfstand in der Diskussion stand auch, wie weit diese schifffahrtspolitischen Initiativen zwischenzeitlich gegriffen haben, inwieweit sie auch die Wettbewerbsfähigkeit für die deutsche Seeschifffahrt verbessert haben. Da ist sicher an der einen oder anderen Stelle etwas kritischeres Hinschauen notwendig. Dies ist ein Ergebnis der Diskussion gewesen - und wir haben versucht, das zum Ende dann zu bündeln und zusammenzutragen als gemeinsame Position der unterschiedlichen Interessensgruppen, die in diesem Workshop tätig gewesen sind.

Es gibt Handlungsbedarf, und zwar akuten Handlungsbedarf, und es gibt einen etwas längerfristigen Handlungsbedarf.

Der akute Handlungsbedarf: Es ist dringend notwendig, dass die Sofortmaßnahmen, d.h. die Aufstockung der Haushaltsansätze um 20 Mio. DM für die Schifffahrt, wie sie derzeit in der Bundesregierung diskutiert werden und insbesondere auch vom Bundesverkehrsministerium und von der SPD-Fraktion nach vorne getragen werden, dass dies umgesetzt wird. Hier besteht dringender Handlungsbedarf auch als ein wichtiges schifffahrtspolitisches Signal für einige Reedereien. Diese Dringlichkeit ist in diesem Workshop von Vertretern der Reedereien deutlich gemacht worden. Insgesamt haben wir ein Interesse daran, dass diese Sofortmaßnahmen greifen.

Das Zweite ist, dass wir natürlich auch glauben, dass es notwendig ist, die Möglichkeiten, die das EU-Beihilferecht gewährt, nämlich Befreiung von Lohnsteuer und auch von Sozialabgaben für Seeleute, in dem Rahmen und in dem Maße auszuschöpfen, wie das Recht das vorsieht. Da haben wir Nachholbedarf. Im Moment sind die Schritte, die die Bundesregierung vorgenommen hat, ja nur bei 40 % Ermäßigung. Die Möglichkeit der EU-Beihilfe liegt aber bei 100 %, und insofern glauben wir, dass das dringend umgesetzt werden muss in deutsches Recht. Das ist nicht nur an den Bundesverkehrsminister adressiert, sondern das richtet sich natürlich in ganz besonderem Maße auch an den Bundesfinanzminister und auch an den Arbeitsminister, weil auch die Sozialabgaben berührt sind.

Aber es ist eine wichtige unverzichtbare Maßnahme zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeschifffahrt innerhalb Europas. Sonst bleiben die Differenzen in der Wettbewerbsfähigkeit zwischen den europäischen Flaggen einfach erhalten.

Es gibt zwischenzeitlich in der deutschen Seeschifffahrt ein sogenanntes Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung. An diesem Bündnis sind verschiedene Akteure beteiligt. Da ist der Bund dran beteiligt, da sind die Küstenländer dran beteiligt, da sind die Gewerkschaften dran beteiligt, die Reedereien. Das hat nach unserem Dafürhalten einige interessante Aspekte bereits in Gang gesetzt. Diese Diskussion muss fortgesetzt werden. Die muss deswegen fortgesetzt werden und auch in konkrete Maßnahmen umgesetzt werden, weil es dringenden Handlungsbedarf in der Frage der Ausbildung in der Seeschifffahrt gibt.

Zu Beginn des Workshops wurden einige Folien aufgezeigt, die deutlich machten, dass wir eine doch sehr hohe Altersstruktur in der deutschen Seeschifffahrt haben und deswegen die Ausbildungsfrage absolute Priorität besitzt, aber die Ausbildungsfrage natürlich nicht nur allein über Ausbildungsplätze zu lösen ist, sondern zur Lösung dieses Problems gehört eben auch, dass eine berufliche Perspektive entwickelt wird, dass diejenigen, die in der Seeschifffahrt ihre Zukunft suchen, diese berufliche Zukunft dort auch finden. Insofern ist das ein Punkt, an dem weitergearbeitet werden muss. Da gibt es vernünftige gute Ansätze.

Ein weiterer Punkt, der in der Diskussion eine Rolle gespielt hat: Man muss sicher an der einen oder anderen Stelle darüber nachdenken, europäische Schifffahrtskompetenz zu bündeln. Da gibt es noch Kleinstaaterei. Das ist nicht in allen Feldern möglich. Wir glauben jedenfalls, dass hier der Versuch unternommen werden sollte, diese schifffahrtspolitischen Interessen in Europa etwas stärker zusammenzufassen, stärker zu bündeln, um dann im internationalen Feld effektiver und deutlicher auftreten zu können.

Das sind im wesentlichen die Punkte, die wir angesprochen haben. Ich will abschließend erwähnen - weil das auch in der Arbeitsgruppe ausdrücklich zum Ausdruck gebracht wurde, dass die Initiative, die mit Emden begann und jetzt mit Rostock fortgesetzt wird, jetzt natürlich nicht Schluss machen darf, und wir bedanken uns ganz besonders bei denen, die das ermöglicht haben. Da ist natürlich der Bundeskanzler, der sein Herz, wie ich meine, für die maritime Verbundwirtschaft deutlich in Emden zum Ausdruck gebracht hat, aber natürlich auch all die weiteren Akteure, die diese Veranstaltung ermöglicht haben, die auch die politischen Schritte umgesetzt haben, das Bundesverkehrsministerium und natürlich ganz besonders Herr Dr. Gerlach als maritimer Koordinator. Insofern glauben wir, dass wir hier wichtige Dinge in Gang gesetzt haben, die aber der Fortsetzung bedürfen.“



## **Abschlussplenum**

### **Rede des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen**

#### **Kurt Bodewig**

„Der Bundeskanzler hat mich gebeten, Ihnen seine besten Grüße auszurichten. Er ist kurzfristig vor dem Hintergrund der internationalen Sicherheitslage leider nicht in der Lage gewesen, den heutigen Termin wahrzunehmen. Es gibt wichtige Termine in Berlin. Aber ich bin sicher, meine Damen und Herren, dass Sie hierfür Verständnis haben. Ich habe erst gestern Abend erfahren, dass er sehr bedauert, nicht dabei sein zu können.

Er hat mich gebeten, in seiner Vertretung heute zu Ihnen zu sprechen, und ich sage: Die Stärkung der maritimen Wirtschaft ist unser aller Anliegen. Deswegen übernehme ich die Vertretung natürlich sehr gern, nicht zuletzt weil auch mein Haus an einem Großteil der Projekte, der Anliegen, die Sie alle vertreten, glaube ich, engagiert mit Ihnen allen zusammengearbeitet hat.

Als der Bundeskanzler im vergangenen Jahr zur 1. Nationalen Maritimen Konferenz nach Emden eingeladen hatte, da gab es noch manch kritische Stimmen, die nach dem Sinn einer solchen Veranstaltung gefragt haben. Diese Stimmen sind mittlerweile verstummt, und ich glaube auch aus gutem Grund. Denn in nur einem Jahr sind wir mit der Entwicklung der maritimen Wirtschaft in Deutschland weiter vorangekommen als realistisch zu hoffen war. Das war nur möglich, weil Sie, die Vertreterinnen und Vertreter der maritimen Wirtschaft, das Angebot der Bundesregierung zum umfassenden Dialog engagiert und konstruktiv angenommen haben. Der Bundeskanzler hat mich gebeten, Ihnen hierfür ganz ausdrücklich zu danken. Für uns ist die heutige Veranstaltung ein gutes Beispiel für die Stärke einer Politik, die auf Dialog und Kooperation setzt.

Meine Damen und Herren,

wir haben uns natürlich ganz bewusst für Rostock-Warnemünde als Tagungsort entschieden, nicht allein weil Rostock und Warnemünde reizvolle und touristisch attraktive Küstenstädte sind. Heute Morgen wurde ja im Grußwort des Oberbürgermeisters hier schon ganz entschieden dafür geworben. Rostock, lassen Sie mich dies hier gerne hervorheben, ist ja eine Stadt, die mit Optimismus und Zuversicht die Gestaltung des strukturellen Wandels angenommen hat. Ich glaube, auch das wurde heute Morgen im Grußwort des Oberbürgermeisters sehr deutlich.

Anfang der 90er Jahre sind viele Arbeitsplätze auf den hiesigen Werften verloren gegangen. Das wissen wir, und es bedrückt uns auch. Die Umstrukturierungs- und Anpassungsprozesse waren schmerzlich und für viele Betroffene sehr bitter. Aber sie waren unvermeidlich, und heute zahlt es sich aus, dass die Menschen in Rostock und den anderen Küstenstandorten sich eben nicht haben entmutigen lassen und nicht aufgegeben haben. Inzwischen gehören die Werften in Mecklenburg- Vorpommern, Herr Ministerpräsident, zu den modernsten Europas. 35 % der Neubauten deutscher Reeder werden hier gebaut. Es zeigt sich, dass sich Stehvermögen lohnt, wenn man den Wind hier an der Küste spürt, dann weiß man auch, woher dieses Stehvermögen kommt.

Die deutschen Werften sind international wettbewerbsfähig und bilden das industrielle Rückgrat auch der Wirtschaft dieses Küstenlandes. Dabei wurden keineswegs überkommene Strukturen konserviert. Es wurde auch nicht so umstrukturiert, dass auf Dauer eine Abhängigkeit von staatlichen Leistungen entstünde. Ganz im Gegenteil: Der notwendige Strukturwandel zur Anpassung an den internationalen Wettbewerb wurde beschleunigt und erfolgreich bewältigt. Davon profitieren längst auch viele mittelständische Unternehmen in den alten wie in den neuen Bundesländern. Insgesamt ist die Lage der ostdeutschen Wirtschaft deutlich besser als uns so manche suggerieren wollen.

Keine Frage: Die Rückgänge in der Bauwirtschaft trüben das Bild merklich. In erster Linie handelt es sich aber auch in diesem Sektor um einen unausweichlichen Anpassungsprozess. Mit dem Investitionsbeschleunigungsprogramm "Bauen Jetzt", setzen wir auf die Abflachung dieses Zyklus in der Bauwirtschaft. Übrigens mit dem Betreibermodell für den sechsstreifigen Ausbau verbessern wir auch die Hinterlandanbindung. Ich nenne nur die A7 in Schleswig -Holstein und Hamburg oder die A1 in Bremen, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen. Ich glaube, für die maritime Wirtschaft, insbesondere aber für die deutschen Seehäfen, ist das Vorziehen dieser Maßnahmen von ganz entscheidender Bedeutung.

Die Bundesregierung unterstützt auch den wirtschaftlichen Fortschritt in den neuen Ländern weiterhin nach Kräften. Mit dem Solidarpakt II wurde der Aufbau Ost bis 2020 auf eine solide Grundlage gestellt. Damit können die Bemühungen zur weiteren Förderung der wirtschaftlichen Leistungskraft und daraus folgend zur allgemeinen Verbesserung der Lebensverhältnisse zielstrebig und verlässlich fortgesetzt werden.

Dem Bundeskanzler ist es ein besonderes Anliegen, hier in Rostock zum Ausdruck zu bringen, dass wir unverändert großes Vertrauen in die wirtschaftliche Zukunft auch der neuen

Bundesländer haben. Die Entschlossenheit, die Tatkraft und die Innovationsfreude der Menschen im Osten ist ermutigend.

Meine Damen und Herren,

wie Sie alle wissen, hatten die Werften in Mecklenburg-Vorpommern in den vergangenen Jahren sehr unter den für sie geltenden Kapazitätsbeschränkungen zu leiden. Diese Beschränkungen wurden übrigens 1992 von der damaligen Bundesregierung mit der Europäischen Kommission als Paket mit den genehmigten Beihilfen vereinbart. Seitdem sind fast 10 Jahre vergangen. Eine starre, geradezu kleinliche Auslegung der Kapazitätsbeschränkung ist inzwischen zu einem handfesten Wettbewerbsnachteil für die ostdeutschen Werften geworden. Das können wir nicht wollen.

Daher hat der Bundeskanzler auf der 1. Nationalen Maritimen Konferenz in Emden ganz bewusst die Lockerung der Kapazitätsbeschränkungen als zentrale Forderung der Bundesregierung genannt und deshalb freut es uns natürlich sehr, dass es erst kürzlich gelungen ist, gemeinsam mit der Europäischen Kommission eine Lösung zu finden, die in dieser Hinsicht mehr Flexibilität erlaubt. Die Kommission hat ihren Handlungsspielraum genutzt. Dafür muss man Kommissar Monti ausdrücklich danken, denn er hat einer deutlichen Lockerung der Kapazitätsbegrenzung zugestimmt. Für die Werften und ihre Beschäftigten ist vor allem von Bedeutung, dass es bereits in diesem Jahr möglich sein wird, bei der Berechnung der genutzten Kapazitäten z. B. Leistungen zu berücksichtigen, die an Dritte vergeben worden sind. Hiermit wurde ein Stück wichtiger Entlastung geschaffen. Die neuen Regelungen bieten den Werften deutlich größere Spielräume, Spielräume, die auf der Aker-Werft in Wismar z.B. wieder Vollbeschäftigung ermöglichen werden. Und ich denke mir, es ist ein Unding, dass bei vollen Auftragsbüchern Kurzarbeit geleistet werden muss. Ich bin froh, dass es uns hier gelungen ist, Veränderungen zu erzielen.

Meine Damen und Herren,

bekanntlich sind die Weltmärkte manchmal überhaupt nicht so frei und fair wie man es und wie wir es uns wünschen würden. Der Weltschiffbaumarkt ist z.B. so gestört, dass die europäischen Werften hier deutliche Nachteile haben. Da werden Containerschiffe von subventionierten koreanischen Werften zu Dumpingpreisen angeboten, die nicht annähernd kostendeckend sind. Das verdirbt die Preise, gefährdet Arbeitsplätze und Produktionspotenziale hier in Deutschland.

Um den Werften in dieser schwierigen Situation beizustehen, hat die Bundesregierung die bis Ende letzten Jahres von der Europäischen Union zugelassenen Wettbewerbsbeihilfen deutlich aufgestockt. Damit konnten die Werften ihren Auftragsbestand so weit erhöhen, dass die Beschäftigung im deutschen Schiffbau mittelfristig weitgehend gesichert ist. Die Europäische Kommission hat in diesem Sommer zu Recht vorgeschlagen, bei der Welthandelsorganisation gegen die koreanische Dumpingpolitik zu klagen. Befristete Beihilfen als Abwehrmechanismus sollen die Klage begleiten, um die Werften zu schützen und gleichzeitig Druck auf Korea auszuüben.

Dem Bundeskanzler ist es dabei ein besonderes Anliegen, Ihnen zu sagen, dass die Bundesregierung diese Strategie der Europäischen Kommission ohne jeden Vorbehalt unterstützt. Er macht dies auch in seinen Gesprächen mit unseren Nachbarländern permanent deutlich. Ich glaube, auch dies wird die erhoffte Wirkung erzielen.

Meine Damen und Herren,

Erhalt und Weiterentwicklung der maritimen Wirtschaft können nicht allein vom Staat gesichert werden. Das Wohl und die Zukunft der Branche sind natürlich in erster Linie von klugen Entscheidungen weitsichtiger Unternehmer, aber auch von der Leistungsbereitschaft qualifizierter Arbeitnehmer abhängig. An beiden mangelt es der deutschen Schiffbauindustrie nicht. So ist es ihr gelungen, eine ganze Reihe technisch anspruchsvoller Marktsegmente mit Spitzenprodukten zu besetzen. Forschung, Entwicklung und Innovation werden als bestimmende Wettbewerbsfaktoren insgesamt erheblich an Bedeutung gewinnen. Dies könnte übrigens auch aus Sicht des Bundeskanzlers der Schwerpunkt der nächsten maritimen Konferenz werden.

Meine Damen und Herren,

neben Werften und Reedereien prägen besonders die Häfen die maritime Wirtschaft in Deutschland. Auch die Hafenwirtschaft steht vor erheblichen Herausforderungen, die nur durch verstärkte Kooperation und gegenseitiges Vertrauen zu meistern sind. Bund und Küstenländer haben im Rahmen ihrer gemeinsamen Seehafenplattform einen Maßnahmenkatalog abgestimmt. Ich freue mich insbesondere, dass wir uns auf konkrete Maßnahmen bei der Verkehrsinfrastruktur verständigt haben. Damit haben wir ein vom Bund und allen Küstenländern getragenes Investitionskonzept erarbeitet. Wir wollen gemeinsam versuchen, dieses Konzept so rasch wie möglich im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes zu realisieren.

Lassen Sie mich eins herausstellen: Damit hat es auch eine Prioritätensetzung der Küstenländer gemeinsam mit dem Bund gegeben. Auch das sage ich als Verkehrsminister, ist eine ganz wichtige Kooperation, die hier zum Ausdruck kommt.

Ein wichtiges zentrales Thema für unsere Seehäfen ist bekanntlich der kostengünstige Transport von Seecontainern auf der Schiene. Ich sehe hier eine große unternehmerische Aufgabe von Hafenwirtschaft und den Unternehmen DB Netz und DB Cargo. Die DB Cargo hat für das kommende Frühjahr verbesserte marktgerechte Angebote für die Seehafenhinterlandverkehre angekündigt. Ich begrüße dies ausdrücklich. In diesem Zusammenhang will ich unterstreichen, dass sich die Bundesregierung für eine größtmögliche Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen der deutschen Seehäfen im Rahmen der EU und auch bilateral einsetzen wird.

Ein besonders gelungenes Beispiel für eine zukunftsweisende Zusammenarbeit an der Küste ist die Entscheidung der Küstenländer Niedersachsen, Bremen und Hamburg für einen gemeinsamen Standort eines neuen Tiefwasserhafens. Ich glaube, auch dies ist ein wichtiges Signal, das wir in Europa hafenspolitisch zum Ausdruck bringen werden.

Meine Damen und Herren,

die deutsche Seeschifffahrt ist - wenn Sie so wollen - ein starker Anker unserer maritimen Wirtschaft. Geschichten und Träume von Abenteuern und Entdeckungen verbinden sich mit der Schifffahrt auf hoher See. Wir alle wissen, dass die Wirklichkeit heute etwas weniger romantisch ist. Ihnen sind die Strukturprobleme der deutschen Schifffahrt nur zu bekannt. Vor allem die im internationalen Vergleich zu hohen Betriebskosten mindern die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge und gefährden ihre Zukunft. Die Einführung der Tonnagesteuer hat den Reedereistandort Deutschland gesichert, und der Lohnsteuereinbehalt von 40% war ein wichtiger erster Schritt, um Arbeitsplätze auf deutschen Schiffen zu schützen. Leider hält der Trend zur Ausflagung an. Immer mehr Schiffe deutscher Reedereien fahren aus Kostengründen unter fremder Flagge.

Mit den Sozialpartnern und den Küstenländern haben wir ein Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt geschmiedet, das sogenannte Maritime Bündnis. Durch gemeinsame Anstrengungen wollen wir der Ausflagung entgegenwirken und die Ausbildung des seemännischen Nachwuchses stärken. Es ist notwendig, dass auch in Deutschland genügend

eigene Ausbildung stattfindet, damit wir eben in der maritimen Wirtschaft auch dieses Feld zukunftsfähig gestalten können.

Herr Kahmann hat ja eben auch die Erwartungen der Arbeitsgruppe noch einmal beschrieben. Er hatte vom akuten Handlungsbedarf gesprochen. Aus meinem Haushalt werden wir der Seeschifffahrt noch beginnend in diesem Jahr erhebliche Mittel zur Verfügung stellen - bis 2005 über 200 Mio. DM.

Ich danke an dieser Stelle auch den Abgeordneten im Verkehrsausschuss, die glaube ich, hier kräftig dazu beigetragen haben. Ich nutze dies, weil wir alle wissen, dass das Haushaltsrecht das Originärrecht des Parlaments ist. Da freue ich mich, dass es Rückenwind aus dem Parlament gegeben hat.

Die Förderrichtlinie steht. Die Anträge für das 15-Monate-Programm werden zur Zeit gestellt. Und ich sage auch zu: Zügig bearbeitet.

Damit bekennen wir uns unmissverständlich zur deutschen Seeschifffahrt. Wir erwarten aber, dass diese Maßnahmen von den Reedern auch angenommen werden und der Trend zur Ausflagung gestoppt wird. Mittel- bis langfristig müssen wir es allerdings schaffen, diese aus der Not geborene Hilfe durch strukturelle Reformen zu ersetzen. Daran werden wir mit Ihnen gemeinsam im Rahmen dieses Maritimen Bündnisses arbeiten.

Eine florierende Schifffahrt, meine Damen und Herren, muss zugleich eine sichere Schifffahrt sein. Das haben uns die Tankerunglücke und Fährkatastrophen der Vergangenheit sehr drastisch vor Augen geführt. Wir arbeiten daher auf allen Ebenen an hohen Sicherheitsstandards für Schiffe und effektives Management für den Notfall. Besonders haben wir uns dabei um die Erhöhung der Sicherheit in der Deutschen Bucht und der Ostsee gekümmert. Das einheitliche Havariekommando von Bund und Ländern ist ein ganz entscheidender Schritt. Wir haben letzte Woche hier in Rostock mit dem Betrieb des AIS-Systems, also des elektronischen Schiffserkennungssystems begonnen. Seit gestern gibt es erstmals Notschlepper auf der Ostsee hier in Rostock und in Kiel. Mit dem neuen Notschleppkonzept, das wir in unserem Hause entwickelt haben, wollen wir spätestens innerhalb von zwei Stunden Havaristen auf den Haken nehmen, ein sehr ehrgeiziges Ziel, aber ein mögliches Ziel, das wir auch erreichen werden.

Sie können auch eins sehen: Eine Nationale Maritime Konferenz bringt auch einen Beschleunigungsfaktor, wie man aus den Tatsachen dieser Woche und der vergangenen Woche erkennen kann. Also auch in diesem Sinne war es gut, dass wir uns heute getroffen haben.

Meine Damen und Herren,

verschmutzte Küsten nach Schiffsunglücken sollten endgültig der Vergangenheit angehören. Ich sage auch hier sehr deutlich, dass Deutschland im EU-Verkehrsministerrat bei der Behandlung von ERIKA I und ERIKA II, also den großen Sicherheitspaketen auf See, eine deutliche Handschrift gezeigt hat, und ich danke auch, dass alle Mitgliedstaaten der EU hier mit dazu beigetragen haben, dass die IMO dieses Konzept übernommen hat. Das ist nicht selbstverständlich, aber ich glaube, es ist lohnend, auch einmal darauf zu schauen.

Meine Damen und Herren,

die Möglichkeit für eine bessere und intensivere Kooperation in der maritimen Wirtschaft sind bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Um dieses Potenzial zu nutzen ist es notwendig, dass sich die Akteure der maritimen Wirtschaft nicht so sehr als Konkurrenten, sondern in erster Linie als Partner im gemeinsamen Wettbewerb um Weltmarktanteile begreifen. Das ist ein anderes Denken. Ich weiß auch, dass dieses Denken nicht einfach sein wird. Vorbildlich in diesem Sinne ist das regionale Innovationskonzept "Aufbau einer maritimen Allianz in der Ostseeregion", das vom Bundesforschungsministerium gefördert wird. Auch hiervon versprechen wir uns Erkenntnisse, die uns allen helfen werden.

Meine Damen und Herren,

in einem kooperativen und innovativen Netzwerk müssen wir vorhandene Kompetenzen und Kapazitäten bündeln. Ein solches maritimes Netzwerk steigert die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit zum Vorteil aller Beteiligten.

Seit der 1. Konferenz der maritimen Wirtschaft in Emden haben wir, glaube ich, eine ganze Menge geschafft. Und - was wichtig ist - wir haben es gemeinsam erreicht.

Ich bin sicher: Mit dem, was wir gemeinsam begonnen haben, eröffnen wir der maritimen Wirtschaft in Deutschland eine gute Zukunft.

Im Namen des Bundeskanzlers möchte ich Ihnen für die gute Zusammenarbeit in diesem Dialog, den auch die Berichterstatter hier angesprochen haben, für die gute Zusammenarbeit in der konkreten Arbeit sehr herzlich danken. Lassen Sie uns auf diesem Weg mutig vorangehen.

Herzlichen Dank.“



# **Zweite Nationale Maritime Konferenz**

**am 6. November 2001**

**in Rostock-Warnemünde**

**Arbeitspapier des Koordinators für die Maritime Wirtschaft**

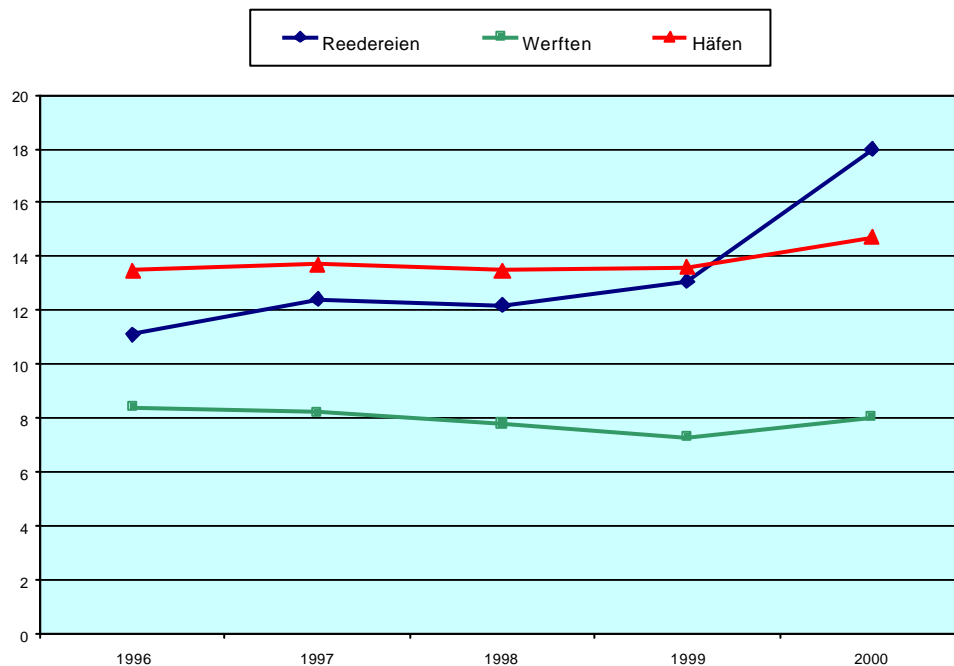


Deutschland besitzt eine starke maritime Wirtschaft. Sie ist ein bedeutender Faktor für die Entwicklung der deutschen Volkswirtschaft. Aufgrund der hohen internationalen Arbeitsteilung wird Deutschland auch zukünftig in erheblicher Weise auf Schiffbau, Seeschifffahrt und Häfen angewiesen sein. Die Bundesregierung will die Position der deutschen maritimen Wirtschaft stärken und ausbauen.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der maritimen Wirtschaft im nationalen Kontext ist offensichtlich. Sie ist mit einer Gesamtbeschäftigung von weit über 250.000 Personen und einer Gesamtwertschöpfung von gut 28 Mrd. DM eine der wichtigen Branchen Deutschlands. Diese ökonomischen Effekte sind nicht nur auf die Küstenregion beschränkt. Die Zulieferindustrie, die ca. 70% der Wertschöpfung im Schiffbau erbringt, ist in allen Bundesländern angesiedelt. Etwa die Hälfte davon hat ihren Sitz in Bayern, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen (siehe Seite 2).

Im vergangenen Jahr entwickelte sich der maritime Sektor in seinen Kernbereichen Häfen,

**Graphik 1: Umsatzentwicklung der Häfen, Reedereien und Werften  
(in Mrd. DM)**

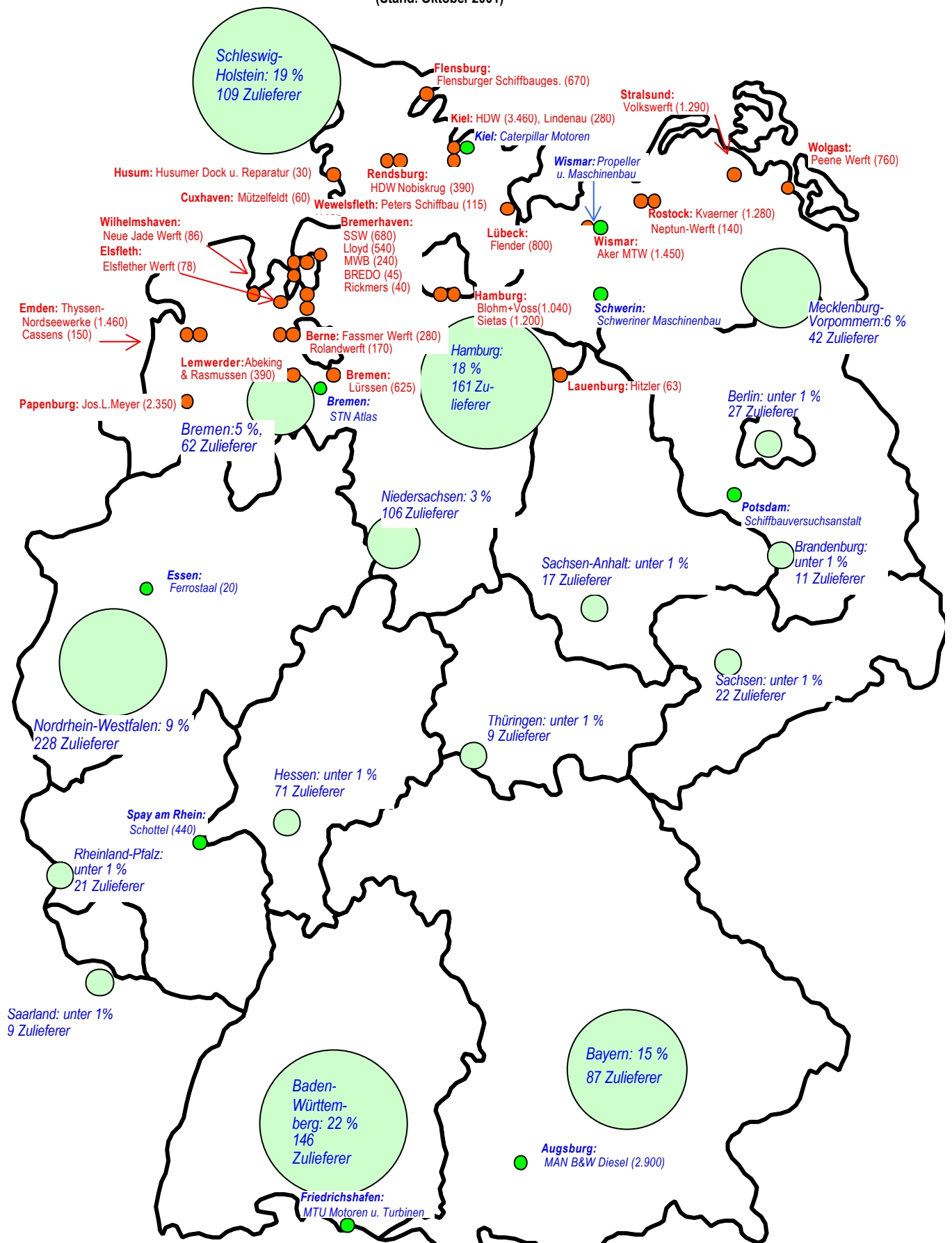


Quelle: VSM, VDR, ISL

Reedereien und Werften positiv (vgl. Graphik 1). Zunehmende Globalisierung und Liberalisierung und damit eng verbunden ein schärferer internationaler Wettbewerb zwingen

# Standorte der Schiffbauindustrie und Anteile der Bundesländer an der Zulieferindustrie

(Stand: Oktober 2001)



Quelle: VSM, IG-Metall, VDMA

deutsche Unternehmen, ihre Strategie auf den Weltmärkten zu überdenken. Die Bundesregierung unterstützt den notwendigen Prozess der Neuorientierung deutscher Unternehmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit.

Mit der 1. nationalen maritimen Konferenz in Emden hat die Bundesregierung Anregungen zur Modernisierung des maritimen Wirtschaftsstandortes Deutschlands gegeben. In den „Leitlinien zur Förderung der maritimen Wirtschaft“ wurden die zu lösenden Aufgabenbereiche identifiziert. Mit der Einsetzung des Koordinators für die maritime Wirtschaft hat das Bundeskabinett eine Institution geschaffen, die den hohen Stellenwert der maritimen Wirtschaft in der deutschen Politik unterstreicht.

### **Stärkung des maritimen Standortes Deutschland**

Die Struktur im maritimen Bereich ist überwiegend mittelständisch geprägt und zeichnet sich durch eine zunehmende Technologie- und Innovationsorientierung aus. Für die maritime Wirtschaft erlangt die Technologie- und Mittelstandspolitik der Bundesregierung eine besondere Bedeutung, da sie die Innovationsfähigkeit in diesem Bereich stärkt. Die maritime Wirtschaft hat darüber hinaus starke regionale Bezüge, die im „InnoRegio“ Programm des Bundesministeriums für Bildung und Forschung berücksichtigt werden. Das im Rahmen dieses Konzeptes mit Bundesmitteln in Höhe von 31 Mio. DM unterstützte Projekt „Maritime Allianz Ostseeregion“ wird zum Aufbau eines leistungsfähigen regionalen Clusters beitragen.

Forschung und Entwicklung sind die Voraussetzungen für ein hohes Maß an Innovation. Sie sind somit für die Zukunftsfähigkeit der deutschen maritimen Wirtschaft von elementarer Bedeutung. Hier hat die Bundesregierung die Rahmenbedingungen verbessert, indem sie in der Förderpraxis schiffbaulicher und meerestechnischer Grundlagenforschung sowie vorwettbewerblicher Forschung und Entwicklung Verfahrensabläufe optimierte. Bei der Durchführung des Forschungsförderungsprogramms „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“ ist es im engen Dialog mit Wirtschaft und Wissenschaft gelungen, die Transparenz und die Verständlichkeit der staatlichen Forschungsförderung entscheidend zu verbessern. Die Förderung von Projekten zukunftsorientierter Schifffahrts- und Meerestechnik wird weiterhin einen festen Stellenwert im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung haben. Damit wird der großen Bedeutung des Bereiches Forschung und Entwicklung als Wettbewerbsfaktor Rechnung getragen. Dieses Themengebiet wird einen Schwerpunkt für die nächste maritime Konferenz bilden.

Ein hohes Aus- und Weiterbildungsniveau ist eine weitere wichtige Determinante für Innovationen. Hier besteht in weiten Teilen noch erheblicher Handlungsbedarf.

Im Bereich Schifffahrt haben sich die Sozialpartner und die Bundesregierung im Rahmen des „Maritimen Bündnisses“ auf Eckpunkte verständigt. Die Bundesregierung wird ihren Teil der dort vereinbarten Zusagen einlösen und bereits im laufenden Jahr die Ausbildungsplatzhilfe von 35.000 DM auf 50.000 DM aufstocken. Entsprechend begrüßt sie den Beitrag der Reeder, die ihrerseits ergänzend 10.000 DM zu jedem Ausbildungsplatz aufbringen. Auch Gewerkschaften und Küstenländer werden Beiträge zur Weiterentwicklung des Ausbildungsbereichs leisten. Dies ist ein Beispiel für ein mögliches konstruktives Zusammenwirken der verschiedenen „maritimen Akteure“ auf dem wichtigen Feld der Know-how-Sicherung am maritimen Standort Deutschland. Auch im Werftenbereich gilt es konzentrierte Anstrengungen zu unternehmen, um junge Leute vermehrt für technische Berufe zu gewinnen.

Eine Verbesserung des Images der maritimen Wirtschaft könnte dazu beitragen, Fortschritte im Bereich der Aus- und Weiterbildung zu erreichen. Zwar gibt es bereits Aktivitäten, die auf eine Stärkung des Images abzielen; übergreifende und abgestimmte Maßnahmen auf der Basis einer mittel- bis langfristigen Strategie sind im Moment dagegen noch nicht erkennbar. Innerhalb des maritimen Sektors setzt sich zunehmend die Erkenntnis durch, dass eine übergreifende Imageverbesserungskampagne eine wichtige Voraussetzung zur Lösung einer Vielzahl bestehender Probleme des maritimen Sektors ist. Daher müssen die bisher in den Gremien des Koordinators angestellten Überlegungen zur Verbesserung des Images der maritimen Wirtschaft unter Beteiligung aller Interessengruppen zu einem tragfähigen Gesamtkonzept im Sinne einer Kampagne zur Imageverbesserung ausgebaut werden.

In der maritimen Wirtschaft gibt es zahlreiche ungenutzte Kooperationspotentiale. Im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie wurde unter der gemeinsamen Leitung des Koordinators für die maritime Wirtschaft und dem Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) ein Workshop veranstaltet, in dessen Rahmen die aktuellen Probleme einzelner bereits in der Praxis angewandter Kooperationsmodelle diskutiert und zukünftige Kooperationsfelder identifiziert wurden. Die dargestellten Erfahrungen und Fortschritte verdeutlichten das außerordentliche Potential dieser Strategie, aber auch den notwendigen langfristigen Zeithorizont einer erfolgreichen Umsetzung. Die Bandbreite möglicher Kooperationsfelder reicht dabei von Kapital- oder Unternehmensbeteiligungen bis zu gemeinsamen Forschungs- und Entwicklungsvorhaben, über

gemeinsame Fortbildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen bis hin zu gemeinsamen Einkaufs- und Marketingaktivitäten. Bisher sind die hieraus sich ergebenden Potentiale nicht hinreichend genutzt worden. Die Industrie bleibt aufgefordert, möglichst schnell geeignete Konzepte zur Zusammenarbeit zu entwickeln. Die Bundesregierung wird im Rahmen ihrer Möglichkeiten über die Gestaltung der günstigen Rahmenbedingungen versuchen, diesen Prozess voranzubringen.

Eine wichtige Voraussetzung für die Realisierung von Vernetzungspotentialen und die damit verbundene Nutzung von Synergieeffekten innerhalb der maritimen Wirtschaft ist der effektive Austausch von Daten und Informationen. Das Internet gewinnt dabei als Fundstelle für von der maritimen Wirtschaft benötigte Informationen zunehmend an Gewicht. Mittlerweile ist aber auch deutlich geworden, dass die Notwendigkeit besteht, die Informationsflut zu begrenzen und dem Nutzer eine konkrete Informationsauswahl zu bieten. Es ist daher zu prüfen, ob ein maritimes Informationsportal hilft, Informationen effektiver zu nutzen.

Auf der Produktionsebene kann durch die Verlagerung von firmenübergreifenden Prozessen in das Internet die Produktivität deutlich gesteigert werden. Erste Erkenntnisse über die Kommunikations- und IT-Strukturen der maritimen Wertschöpfungskette zeigen das außerordentliche Potential in diesem Bereich auf. Von Unternehmensseite wird in einigen Sektoren in den nächsten drei Jahren eine Steigerung des durch e-Business erzielten Umsatzes auf 10-15% des Gesamtumsatzes erwartet. Die Absicht einer Vielzahl von Unternehmen, Investitionen in die Informationstechnologie zukünftig deutlich zu steigern, verdeutlichen, dass diese Chancen wahrgenommen werden.

## **Stärkung des Schiffbaustandortes Deutschland**

Die wettbewerbsfähigen deutschen Werften müssen sich seit Jahren in einem empfindlich gestörten Weltschiffbaumarkt behaupten. Containerschiffe, Chemikalien- und Produktentanker werden von den koreanischen Werften zu Niedrigstpreisen verkauft, die weder die Herstellungskosten decken noch eine angemessene Kapitalverzinsung erlauben. Bei Containerschiffen liegt der Weltmarktanteil der koreanischen Werften inzwischen bei über 50 Prozent. Diese marktbeherrschende Stellung gestattet es den koreanischen Werften, das Preisniveau des Schiffbaumarktes zu beeinflussen. Zur Zeit ist kein Ende des Preisverfalls auf dem Schiffbaumarkt in Sicht.

Um den deutschen Werften in dem hier stattfindenden Verdrängungswettbewerb zu helfen, hat die Bundesregierung mit Unterstützung des Deutschen Bundestages die noch bis Ende vorigen Jahres von der Europäischen Union zugelassenen auftragsbezogenen Wettbewerbshilfen angemessen zur Anwendung gebracht. Zusammen mit den dazu von den Küstenländern zu erbringenden Kofinanzierungen stehen den Werften erhebliche Mittel zur Verfügung. Der mit dieser Unterstützung akquirierte Auftragsbestand der deutschen Werften sichert den Fortbestand der seit drei Jahren im deutschen Schiffbau anhaltenden stabilen Beschäftigungslage. Bei den Werften besteht auf dieser Basis eine Auslastung und Planungssicherheit bis Ende 2002, zum Teil sogar bis 2003.

Nachdem die vom Frühjahr vorigen Jahres bis Mitte dieses Jahres geführten Verhandlungen zwischen der Europäischen Kommission und der südkoreanischen Regierung zur Herstellung fairer Rahmenbedingungen am Weltschiffbaumarkt gescheitert sind, hat am 25. Juli diesen Jahres die Europäische Kommission einen Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Rates zur Einführung befristeter Schutzmaßnahmen zugunsten der europäischen Werften vorgelegt. Der Vorschlag enthält eine Doppelstrategie, die die Kommission gegen unfaire Wettbewerbspraktiken Koreas im Schiffbau verfolgt. Dabei soll das vorgesehene WTO-Streitbeilegungsverfahren durch gleichzeitig zu gewährende temporäre Beihilfen flankiert werden. Die Bundesregierung hat diesen Vorschlag der Europäischen Kommission, der geeignet ist, zu einem fairen Wettbewerb auf dem Schiffbaumarkt zu kommen, unterstützt. Den durch die koreanische Seite ausgelösten gravierenden Wettbewerbsverzerrungen sollte im gemeinsamen europäischen Interesse entgegenwirkt werden. Nur wenn die Kommission die uneingeschränkte Unterstützung der Mitgliedstaaten genießt, wird sie auch in der WTO erfolgreich sein. Die geplanten Abwehrmaßnahmen sollen Insolvenzen europäischer Werften, die durch das wettbewerbsfeindliche Verhalten koreanischer Werften bedingt sind, während des WTO-Verfahrens verhindern. Die von der EU-Kommission vorgeschlagene Doppelstrategie bietet zudem die realistische Möglichkeit, die koreanische Regierung an den Verhandlungstisch mit der EU-Kommission zurückzubringen. Es ist vorgesehen, dass über den Kommissionsvorschlag im Industrierat am 5. Dezember 2001 entschieden wird. Die Bundesregierung wird weiterhin alles in ihrer Kraft stehende tun, um die hierfür erforderliche qualifizierte Mehrheit im Rat der Europäischen Union zu erreichen.

Auf OECD-Ebene steht eine neue Exportkreditvereinbarung kurz vor der Einführung. Damit wird die Kreditlaufzeit für staatlich gestützte Schiffbaukredite auf 12 Jahre, gerechnet ab der Auslieferung, angehoben. Gleichzeitig wird das OECD-Festzinssystem „CIRR“ (= commercial

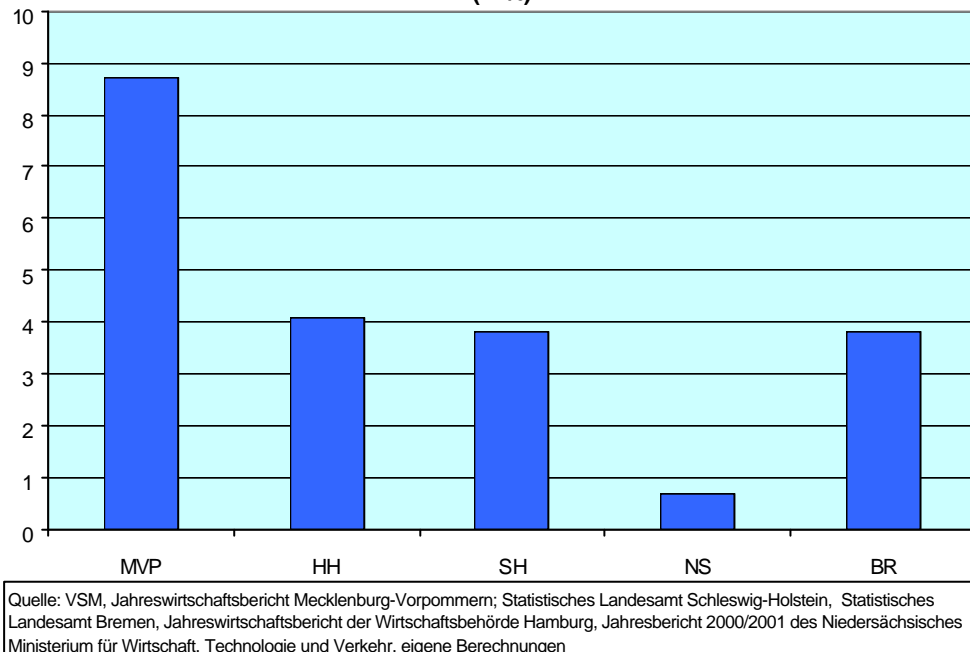
interest reference rate) in den Schiffbausektor übernommen. Die Bundesregierung wird CIRR-Kredite auch für Finanzierungen von Schiffbauprojekten in Deutschland ermöglichen. Die in diesem Segment tätigen Banken sollen künftig auch langfristige Festzinskredite ausreichen können, hinter denen ein staatlicher Zinsausgleich steht. Staatlicherseits wird die Gewährung solcher Kredite sichergestellt, um den Werften eine Anpassung an den internationalen Wettbewerb zu ermöglichen. Die neue Verwaltungspraxis soll in einem möglichst transparenten Verfahren eingeführt werden. Die OECD-Schiffbauländer werden noch in diesem Jahr neue Schritte in Richtung eines möglichst viele Schiffbauländer, auch außerhalb der OECD, umfassenden Übereinkommens gegen Subventionen unternehmen. Die Bundesregierung wird diese Bemühungen unterstützen.

Die Schiffbauindustrie in Mecklenburg-Vorpommern, die einen hohen Anteil am Gesamtumsatz des produzierenden Gewerbes dieses Bundeslandes darstellt (vgl. Graphik 2), wurde seit Beginn der neunziger Jahre mit hohen staatlichen Beihilfen erfolgreich modernisiert und zu wettbewerbsfähigen Schiffsmontagebetrieben umstrukturiert. Die Europäische Kommission genehmigte diese Beihilfen unter der Bedingung, dass als wettbewerblicher Ausgleich die ostdeutschen Schiffbaukapazitäten für zehn Jahre (1996 – 2005) auf insgesamt 327.000 cgt zu reduzieren sind. In den letzten Jahren ist weltweit die Arbeitsteilung im Werftenbereich vorangetrieben worden. Die mit dieser Entwicklung einhergehenden Verringerungen der Fertigungstiefen (Outsourcing) bedeuten eine kontinuierliche Reduzierung der betrieblichen Eigenleistungen der Werften pro abgeliefertem Schiff. Entsprechend diesem internationalen Trend im Schiffbau, der zu hohen Produktivitätsverbesserungen führt, haben auch die ostdeutschen Werften ihre Fertigungstiefe eingeschränkt und vergeben werfttypische Leistungen an Dritte. Auf die Verringerungen ihrer Fertigungstiefe bei zugleich starren Kapazitätsbegrenzungen mussten die ostdeutschen Werften bisher mit weiterem Arbeitsplatzabbau reagieren. Zusätzlich zu dem im Rahmen der Umstrukturierung notwendig gewordenen Arbeitsplatzabbau von rund 19.000 Ende 1990 auf etwa 7.300 Arbeitsplätze in 1996 mussten bis zum Jahr 2000 weitere rund 3.000 Stellen abgebaut werden. Seit einiger Zeit haben die Werften in Mecklenburg-Vorpommern keine betriebswirtschaftlichen Spielräume, um auf Produktivitätsentwicklungen in geeigneter Weise reagieren zu können.

Die Bundesregierung hat nach intensiven Gesprächen mit der Europäischen Kommission erreicht, dass die für die Werften in Mecklenburg-Vorpommern bis 2005 weiterhin geltenden Begrenzungen ihrer Kapazitäten auf insgesamt 327.000 cgt in Zukunft flexibel gehandhabt werden

können. Ab 2001 dürfen die ostdeutschen Werften in einem Jahr nicht genutzte Kapazitäten auf das nächste Jahr oder eine andere ostdeutsche Werft übertragen und an Dritte vergebene werfttypische arbeitsintensive Leistungen bei der Berechnung ihrer Schiffbauproduktion berücksichtigen. Die neue Regelung bietet den ostdeutschen Werften größere betriebswirtschaftliche Spielräume und trägt damit zur Sicherung ihrer Wettbewerbsfähigkeit und insbesondere der Arbeitsplätze bei.

**Graphik 2: Anteil des Schiffbaus am Gesamtumsatz des produzierenden Gewerbes der Küstenländer in 1999 (in %)**



Eine besondere Rolle innerhalb der deutschen Werftenindustrie nehmen Marinewerften ein. Deutschland ist Kompetenzführer in den Bereichen Fregatten und nicht-atomare U-Boote. Mit einem Anteil von rund 25-30% am Gesamtumsatz und an der Gesamtbeschäftigung aller Werften sind sie eine tragende Säule des heimischen Schiffbaus. Diese Position gilt es zu bewahren und auszubauen. Langfristig ist die starke Stellung deutscher Unternehmen auf den Marinemärkten jedoch aufgrund der Existenz von staatlichen Betrieben im EU-Raum und damit verbundener unterschiedlicher Subventionierungsmöglichkeiten - besonders in Frankreich und Spanien - gefährdet.



Die hier angesprochenen Werften, die Marine- und Zivilschiffbau integrieren, zeichnen sich durch einen auch international hohen Kooperationsgrad aus. Die hier gewonnenen Erfahrungen könnten für die anderen Werften nutzbar gemacht werden, um den deutschen Schiffbaustandort nachhaltig zu stärken.

## **Stärkung des Seeschiffahrtsstandortes Deutschland**

Deutsche Reeder sind Eigner einer der größten Handelsflotten der Welt. Sie sind dabei stark in dem prosperierenden Marktsegment der Containerschiffahrt vertreten. In diesem Segment nimmt deren Eigentum an Containerschiffen eine quantitative Spitzenposition ein. Diese starke Stellung spiegelt sich in der wirtschaftlichen Leistung dieser Branche wieder. So konnten im vergangenen Jahr die Umsätze um 37% gesteigert werden.

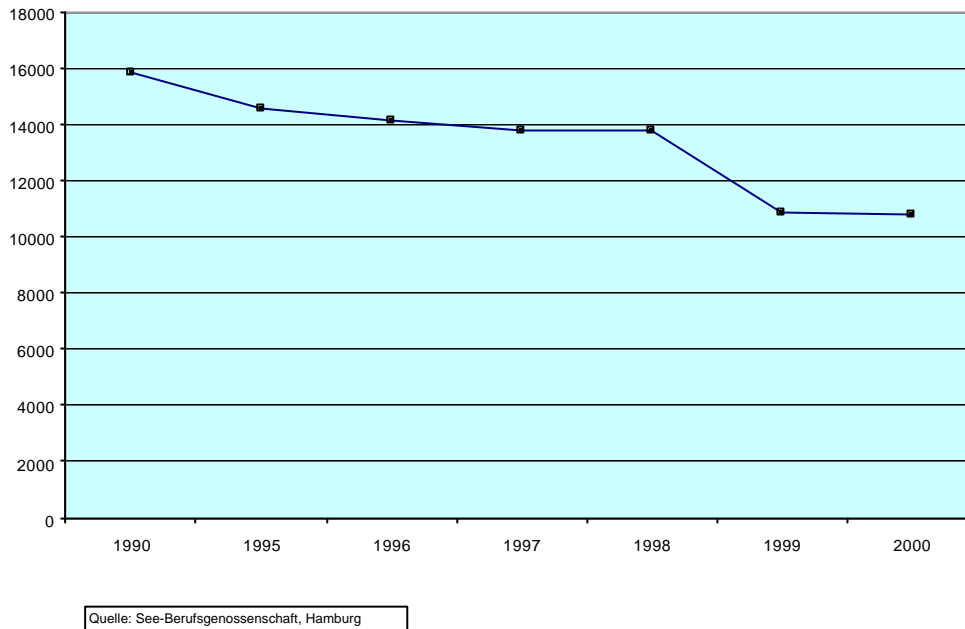
Problematisch hingegen entwickelte sich die Beschäftigungssituation auf deutschen Schiffen. Trotz des seit 1. Januar 1999 geltenden Seeschiffahrtsanpassungsgesetzes, das mit Tonnagesteueroption, Lohnsteuereinbehalt, flexibilisierter Schiffsbesetzungsverordnung und Schiffssicherheitsanpassungsgesetz einen erheblichen Beitrag zur Standortsicherung geleistet hat, ist die nachhaltige Sicherung des maritimen Know-hows in Deutschland noch nicht gelungen. Der durch das Seeschiffahrtsanpassungsgesetz eingeführte 40-prozentige Lohnsteuereinbehalt hat auch zusammen mit der neuen Schiffsbesetzungsverordnung noch nicht bewirkt, dass das deutsche Betriebskostenniveau auf dasjenige von Schiffen unter konkurrierenden Flaggen – v.a. der Ostseeanrainerstaaten, der Niederlande sowie Großbritanniens - sinkt.

Als Folge setzt sich der Abbau von Bordarbeitsplätzen auf Schiffen unter deutscher Flagge fort (vgl. Graphik 3). Damit verbunden ist der fortschreitende Verlust seemännischen Fachwissens bei gleichzeitig sich verstärkenden Problemen bei der Nachwuchsgewinnung. Diese Entwicklung stellt eine erhebliche Bedrohung für weite Teile des deutschen maritimen Standortes dar, da deutsches Bordpersonal in der Regel nach einiger Zeit an Bord in die landgestützten maritimen Unternehmen überwechselt.

In einem ersten Schritt tritt die Bundesregierung dieser Entwicklung mit einem mittelfristig angelegten und degressiv ausgestalteten Schiffahrtförderungsprogramm entgegen. Vor dem Hin-

tergrund des nach wie vor unerlässlichen Haushaltskonsolidierungsprozesses markiert das von der Bundesregierung hierfür vorgesehene Finanzvolumen die Obergrenze ihrer Spielräume.

**Graphik 3: Entwicklung des Bordpersonals auf Schiffen unter deutscher Flagge**



Die Bundesregierung erwartet nunmehr, dass insbesondere die Seeverkehrswirtschaft diese erheblichen Anstrengungen honorieren wird und dass der bis jetzt ungebrochene Trend zur Ausflagung mit diesem Programm schnell gestoppt bzw. mittelfristig umgedreht werden kann. Diese temporäre Unterstützung der Seeverkehrswirtschaft wird sich vor allem auf die Bereiche konzentrieren, in denen sich die durch das unterschiedliche Betriebskostenniveau entstandenen Probleme am gravierendsten auswirken (Fährschiffahrt im Ostseeraum, Positionen der nachrangigen Wachoffiziere und Schiffsmechaniker).

Die befristete und degressive Ausgestaltung des Schifffahrtsförderprogramms stellt sicher, dass sich diese Unterstützung nicht zu einer Dauersubvention entwickeln kann. Mittel- bis langfristig müssen strukturelle Reformen (z.B. Aufstockung Lohnsteuereinbehalt, Anpassungen bei Sozialversicherungsbeiträgen und Seeversicherungssteuern) an die Stelle dieses temporären Unterstützungsprogramms treten. Nur so ist die internationale Wettbewerbsposition der deutschen Seeschifffahrt auf Dauer zu stärken.

## **Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland**

Die wirtschaftliche Entwicklung im vergangenen Jahr verlief für die deutschen Hafenbetriebe positiv. Die Umschlagmenge wuchs um 8,2% und lag deutlich über dem Wachstum des deutschen Außenhandels. Dies ist deshalb besonders erfreulich, weil sich die Hafenwirtschaft in einem Transformationsprozess befindet. Die Globalisierung führt zur Veränderung der bestehenden Logistiksysteme und erfordert ein Konzept der weltweiten Distribution. Den Seehäfen kommt innerhalb des neuen globalen Logistiksystems eine besondere Rolle zu. Um diese Chance wahrnehmen zu können, müssen die deutschen Hafenunternehmen verstärkt im Bereich Logistik investieren. Es ist notwendig, sowohl entlang der Transportkette als auch zwischen den Häfen verstärkt zu kooperieren. Für die maritime Wirtschaft ist in diesem Zusammenhang die einvernehmliche Entscheidung der Küstenländer Niedersachsen, Bremen und Hamburg zugunsten eines Standortes für den Tiefwasserhafen als Beispiel für eine zielführende Kooperation auf Länderebene wegweisend. Die Bundesregierung begrüßt diesen länderübergreifenden Schritt und sieht darin einen Meilenstein für den Seehafenstandort Deutschland.

Bei der Neuverteilung der globalen Transportströme stehen die deutschen Seehäfen vor allem mit den Häfen in Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen (sog. ARA-Häfen) in erheblicher Konkurrenz. Erklärtes Ziel von Bund und Küstenländern ist es, die notwendigen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen zu schaffen, damit sich die deutschen Seehäfen in diesem Wettbewerb behaupten können. Im Mittelpunkt aller Bemühungen steht die angestrebte Optimierung der seegestützten Transportkette. Dies bedeutet in erster Linie die Sicherung der seewärtigen Zufahrten und die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Hinterlandanbindung.

Küstenländer und Bund tragen eine gemeinsame Verantwortung für die deutschen Seehäfen. In der „Gemeinsamen Plattform der Küstenländer und des Bundes zur deutschen Seehafenpolitik“ ist das gemeinsame Ziel formuliert, den notwendigen see- und landseitigen Verkehrsanbindungen der Seehäfen im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung eine besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

In Ausfüllung der Handlungsschwerpunkte der Seehafenplattform wurde ein hafenspezifischer Maßnahmenkatalog erarbeitet. Gerade im Wettbewerb mit den ARA-Häfen gibt es noch eine Reihe wettbewerblicher Friktionen im ordnungspolitischen Bereich (Kostennachteile der deut-

schen Nordseehäfen durch höhere Mineralölbesteuerung beim Hafenumschlag und höhere Transportkosten für den Hinterlandverkehr im Zusammenhang mit den Trassenpreisen und der Einführung der LKW-Maut). In der Angleichung der Rahmenbedingungen für den europaweiten Wettbewerb wird ein weiterer Schwerpunkt der Arbeit des Koordinators für die maritime Wirtschaft bis zur nächsten maritimen Konferenz liegen.

Ein weiteres gemeinsam formuliertes Ziel ist, die deutschen Seehäfen bei der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans methodisch fundierter als bisher einzubeziehen. Im übrigen geht es - mit Blick auf die dynamisch steigenden Güterverkehre im Hafenhinterland - um die Erarbeitung länderübergreifender Prioritäten im Infrastrukturbereich. Ziel ist ein möglichst von allen Küstenländern getragenes und mit dem Bundesverkehrswegeplan stimmiges Gesamtinvestitionspaket zur Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland.

Integraler Bestandteil der Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Hafenhinterlandverkehre ist auch die hinreichende Berücksichtigung des Transportmediums Binnenschiff. Hierfür gilt es neben dem weiteren Ausbau der bundesdeutschen Wasserstraßen, die nationalen und europäischen Wettbewerbsbedingungen so auszugestalten, dass im internen Wettbewerb wie auch im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern ungleiche Bedingungen vermieden werden.

Ein wichtiger Schritt zur Förderung seegestützter Transportketten ist die Gründung des Short Sea Shipping Promotion Center (SSSPC). Angesichts der geographischen Lage Europas kann die Küstenschifffahrt einen wesentlichen Beitrag zu den Transportleistungen auf langen Strecken leisten. Dies gilt insbesondere in Ost-West-Relationen von Nord- und Ostsee, aber auch in der Nord-Süd Richtung. Die derzeitige Inanspruchnahme liegt aber deutlich hinter ihren möglichen Anteilen am Modal-Split zurück. Das gemeinsam vom Bund, den Ländern und der Wirtschaft getragene SSSPC hat die Aufgabe, die Transparenz über das Leistungsangebot in der Küstenschifffahrt zu erhöhen und das Informationsangebot zu verbessern. Zu diesem Zweck wurde u.a. eine Homepage eingerichtet (<http://www.shortseashipping.de>).

## **Schiffsicherheit / Sicherheit der Wasserverkehrswege / Notfallmanagement**

Im Mittelpunkt der Arbeiten des letzten Jahres stand die Fortentwicklung des Vorsorgekonzepts Deutsche Bucht/Ostsee auf Basis der Empfehlungen der Grobecker-Kommission. Dabei wurden weitreichende Fortschritte sowohl im präventiven Bereich (u.a. Hafenstaatkontrolle) als auch beim Notfallmanagement erreicht (z.B. Erhöhung der Notschleppkapazitäten, Verständigung mit den Küstenländern auf die Einrichtung eines Havariekommandos). Die hier nur beispielhaft hervorgehobenen Maßnahmen stehen stellvertretend für einen „Strauß“ von Aktivitäten zum Schutz der Meere und Küsten.

### **Resümee**

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, in denen sich die maritime Wirtschaft bewegt, sind dynamischen Änderungsprozessen unterworfen. Pläne und Maßnahmen, die die Förderung der maritimen Wirtschaft zum Ziele haben, müssen sich mittel- und langfristig orientieren und bedürfen daher eines ständigen Anpassungsprozesses. Gleichzeitig verdeutlicht das stetig zunehmende Verkehrsaufkommen und der wachsende Anteil des Transitverkehrs, der sich durch die bevorstehende EU-Erweiterung noch erhöhen wird, die hohe Relevanz des maritimen Sektors. Mit der Konferenz in Emden und der Konferenz in Rostock ist ein Auftakt für den langfristigen Prozess der Modernisierung der deutschen maritimen Wirtschaft begonnen worden, der auch der politischen Flankierung bedarf. In dem Zeitraum zwischen der ersten Konferenz in Emden und der Rostock-Konferenz konnte die Bundesregierung Fortschritte erzielen. Neben der wirtschaftlichen Stabilität des maritimen Wirtschaftszweiges konnten gleichzeitig Arbeitsplätze gesichert und umwelt- und verkehrswirtschaftliche Ziele erreicht werden. Es besteht allerdings noch umfangreicher Handlungsbedarf; so kann der F+E Bereich, auf dessen Bedeutung im Rahmen dieses Berichtes kurz hingewiesen wurde, eine besondere Rolle in der mittelfristigen Entwicklung spielen. Das Thema F+E und Innovationen wird zu einem zentralen Thema der nächsten Konferenz zur Lage der maritimen Wirtschaft werden. Auch die verstärkte Vernetzung der maritimen Wirtschaft wird ein zentrales Thema der weiteren Arbeit der Bundesregierung bleiben. An Gewicht wird die Unterstützung der Meerestechnik gewinnen. Die in Deutschland erwirtschafteten Umsätze belaufen sich im Moment lediglich auf rund 3% der weltweiten produzierten Güter und Dienstleistungen in diesem Bereich. Dieser Umsatz entspricht nicht dem Technologie- und Wirtschaftspotential Deutschlands. Deutsche Unternehmen verfügen auf diesem Gebiet komparative

Wettbewerbsvorteile, die es ermöglichen, einen weitaus größeren Anteil an diesem Zukunftsmarkt zu sichern.

**Teilnehmerliste<sup>\*)</sup>**  
**Maritime Konferenz**  
**am 6. November 2001 in Rostock-Warnemünde**

<b>A</b>	
Ulrich Adam	MdB (CDU/CSU)
Wilfried Adam	MdB (SPD)
Heinrich Ahlers	Cuxport Cuxhaven
Wilfried Alberts	IG Metall Emden
Frau Regina Allemann	IG Metall Emden
Menachem Atzmon	Seehafen Rostock
<b>B</b>	
Heino Bade	Pol. Sekretär der IG Metall Bezirksleitung Hamburg
Andreas Bahn	ver.di Nord, Lübeck
Hans-Gerd Bannasch	Maritime Allianz, Rostock- Warnemünde
Dr. Ulrich Bauermeister	Geschäftsführer Hafen- Entwicklungsges. Rostock
Eberhard Becker	Siemens AG, Hamburg
Karsten Behrenwald	IG Metall Bremerhaven
Prof. Dr. K. Benedict	Fachhochschule Wismar, Rostock
Waldemar Benke	Kapitän zur See Marineamt Rostock
Dieter Benze	ver.di Bundesvorstand Leiter der Fachgruppe Schifffahrt
Prof. Dr. Berking	Hochschule Wismar
Dr. Uwe Biester	MdL (CDU/CSU)
Eberhard Binder	Referent für Schiffbau, Wirtschaftsministerium des Landes Mecklenburg- Vorpommern
Holger Bischoff	Betriebsrat Lürssen-Werft

Ulf Bischoff	Leiter Vertretung Berlin VSM
Ulrike Blankenfeld	Oberregierungsrätin im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
Jan Bloempott	IG Metall
Kurt Bodewig	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Frank Bonaldo	Regierungsdirektor im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie - Presse
Dipl.-Kfm. Dietrich W. Bork	Schottel GmbH, Spay/Rhein
Rörd Braren	Reederei Braren, Kollmar
Alwin Brinkmann	Oberbürgermeister Emden
Prof. Dr.-Ing. R. Bronsart	Universität Rostock
E. Busch	Ministerialdirigent im Wirtschaftsministerium Nordrhein-Westfalen
Klaus Bültjer	Zentralverband Deutscher Schiffsmakler Hamburg
Knud Bußmann	Assistent Frau Langenhagen MdEP
<b>C</b>	
Hans-Georg Carstens	Präsident der IHK Flensburg
Hans-Heinrich Conzen	TT-Line, Hamburg
Manfred Csambal	Betriebsrat Blohm + Voss
<b>D</b>	
Jean-Francois Dathie	Franz. Generalkonsulat Hamburg

Helmut H. Detken	Bremische Hafenvertretung
Peter Deutschland	DGB Landesbezirk Nord, Hamburg
Horst Diethert	W.I.S. Engineering Wismar
Peter Dietrich	Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG
Uwe Dorn	Betriebsrat Eurogate, Hamburg
H. Driemel	Eurogate, Bremerhaven
Thorsten Dudeck	W.I.S. Engineering Wismar
Garrelt Duin	Europ. Parlament, Brüssel
<b>E</b>	
Dr. Otto Ebnet	Wirtschaftsminister des Landes Mecklenburg-Vorpommern
Thomas Eckelmann	Eurogate, Hamburg
Frau Edelhoff	Wirtschaftsministerium Niedersachsen
Dr. Jan Eggers	Ministerialdirigent im Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein
Dr. Peter Ehlers	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Wolfgang Elsner	EU-Kommission Brüssel
Gerhard Erb	Geschäftsführer Raytheon Marine, Kiel
Dr. Wilfried Erbguth	Universität Warnemünde
Hendrik Escher	Staatskanzlei Schwerin
Manfred Evers	Lübecker Hafen-Gesellschaft
<b>F</b>	
Dr. Uwe Färber	Staatsrat beim Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien und Hansestadt Bremen

Annette Faße	MdB (SPD)
Klaus-Markus Feldhusen	Caterpillar, Rostock
Günter Fett	Landesverband Hafenwirtschaft Rostock
Hans-Jürgen Fischer	stellv. Betriebsrat Volkswerft Stralsund
Bernhard Fokken	Ostfriesen-Zeitung Leer
Dr. Matthias Fonger	Hauptgeschäftsführer IHK Bremen
Reiner Frank	Nordeutsche Neueste Nachrichten
Dirk Fraßmann	Staatskanzlei Schwerin
Bernd Fritze	Ver.di Schwerin
W. Fritze	Schiffswerft u. Maschinenfabrik Cassens, Emden
Dr. Hans-Jürgen Froböse	Ministerialdirektor im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Prof. Jens Froese	Intermari.net, Hamburg
<b>G</b>	
Andrea Gahmann	Wirtschaftsbehörde Hamburg
Norbert Gansel	Oberbürgermeister Kiel
Fred Garbe	Flensburger Schiffbau-Gesellschaft
Meinhard Geiken	IG Metall Flensburg
Peter Geitmann	Betriebsrat Reederei F. Laeisz, Rostock
Thomas Gelder	Betriebsrat Meyer-Werft, Papenburg
Dr. Axel Gerlach	Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Koordinator der Bundesregierung für die Maritime Wirtschaft



Klaus Giesen	ABX Logistics, Duisburg
Prof. Dr. Heinz Gizzas	Staatsrat in der Wirtschaftsbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg
Hans-Michael Goldmann	MdB (FDP)
Dipl.-Ing. Dieter Görlitz	HDW Kiel
Klaus Grobecker	Senator a.D.
Heiko Grohe	PDS Schwerin
Jan. E. Grundtmann	Caterpillar, Kiel
Peter Güldensupp	HDW-Nobiskrug, Rendsburg
Knut Gustafsson	Staatsrat Wirtschaftsbehörde Hamburg
<b>H</b>	
Hans-Dieter Haase	MdL Niedersachsen
Dr. Jens Haass	Wirtschaftsministerium Schleswig-Holstein
Prof. Dr.-Ing. habil. Joachim Hahne	Institut für Sicherheits- und Verkehrspolitik, Rostock
Dieter Harms	Transnet Gewerkschaft, Frankfurt
Gerhard v. Haus	Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt
Sabine Hausen	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
Detlef Hegemann	Hegemann-Gruppe
Michael Heinrich	Wirtschaftsbehörde Hamburg
Klaus Heitmann	Hauptgeschäftsführer des Zentralverbandes der Deutschen Seehafenbetriebe e.V.
Dr. Bernhard Heitzer	Ministerialdirigent im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

Prof. Dr.-Ing. Wilfried Hensel	STN-Atlas, Hamburg
Heiko Hentrop	Betriebsrat Kröger-Werft Schacht-Audorf
Michael Herma	Universität Rostock
Frau Karin Herter	Verband der Seemannsfrauen
Bernd Heydrich	Betriebsrat Kvaerner Werft, Rostock
Helmut Heyne	Oberbürgermeister Cuxhaven
Reinhold Hiller	MdB (SPD)
Heinz Hofmann	Mainschiffahrtsgenossen- schaft, Würzburg
Helmut Holter	Minister für Arbeit und Bau des Landes Mecklenburg-Vorpommern
Dieter Holtz	Bürgermeister Sassnitz
Claus Howoldt	Geschäftsführer der Mützelfeldtwerft, Cuxhaven
Mathias Howoldt	Mützelfeldtwerft, Cuxhaven
Silvana Howoldt	Mützelfeldtwerft, Cuxhaven
Manfred Hoppach	Betriebsrat Peene-Werft,
Prof. Werner Huth	Verband Deutscher Kapitäne, Hamburg
<b>I</b>	
Roland Irek	Referatsleiter im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr
<b>J</b>	
Jann-Peter Janssen	MdB (SPD)
Rolf Janssen	Elektrotechnische Werke, Aurich
Frau Ilse Janz	MdB (SPD)

Ass. Wolf-Rüdiger Janzen	Hauptgeschäftsführer IHK zu Kiel
Dr. Uwe Jenisch	Ministerialrat im Wirtschaftsministerium Schleswig-Holstein
Heinz-Erich Jonas	Regierungsdirektor im Bundesministerium für Bildung und Forschung
Herbert Juniel	Reederei Laeisz GmbH Rostock
<b>K</b>	
Dr. Ing. Volker Kabott	Deutsche Babcock, Rostock
Holger Kahl	Kröger Werft, Schacht-Audorf
Jan Kahmann	Mitglied des Bundesvorstandes ver.di
Berno Katzmarski	Referent im Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern
Dr. Dietmar Kestner	Nordex AG, Norderstedt
Prof. Dr. Wolfgang Kersten	Technische Universität Hamburg
Dr. Ing. habil Diethard Kersandt	Universität Rostock
Hanno Kessel	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
Ernst-August Kiel	Betriebsrat HDW, Kiel
Johannes Kindler	Ministerialrat im Bundeskanzleramt
Andreas Klar	Bereichsleiter Volkswerft Stralsund
Dr. Peter Klaus	Mitglied des Vorstandes der KfW
Karl-Detlef Klinger	Wolgaster Hafengesellschaft
Jan Klüver	Finnlines Deutschland

Dr. Henning Klostermann	Landtag Mecklenburg-Vorpommern
Dr. Ing. Hans Gerhard Knieß	Präsident Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel
Uwe Knoop	IG Metall Lüneburg
Dr. Susanne Knorre	Wirtschaftsministerium Niedersachsen
Dipl.-Ing. Eckart Knoth	SSW Fähr- und Spezialschiffbau
Volkert Knudsen	Zentralverband Deutscher Schiffsmakler Hamburg
Detlef Kobrow	Scandlines, Rostock
Prof. Dr. Doris König	Bucerius Law School, Hamburg
Dr. Hellmut Körner	Senat Hamburg
Dr. Hans Peter Kolzen	IHK Stade
Jürgen Kräplin	Betriebsrat Volkswerft Stralsund
Ingo Kramer	IHK Bremerhaven
Olof Krause	Emdener Verkehrsgesellschaft
Dr. Peter Krause	Projekträger Jülich
Prof. Dr.-Ing. habil E. Kreuzer	Technische Universität Hamburg
Dr. Bernd Kröger	Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder
Volker Kröning	MdB (SPD)
Ingo Kronsfoth	ver.di Stuttgart
Dr.-Ing. Harro Kucharzewski	Marinesoft Rostock
Ulrich Küster	Oberregierungsrat im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
Rolf Kutzmutz	MdB (PDS)
Harald Kuznik	Landesbank Schleswig-Holstein

<b>L</b>	
Gerd Lange	Pressesprecher Wirtschaftsmin. MV
Prof. Dr. Thomas A. Lange	Deutsche Bank AG Berlin
Brigitte Langenhagen	Europ. Parlament Brüssel
Gerrit Leemreijze	Deutscher Nautischer Verein Hamburg
Prof. Dr. mult. Eike Lehmann	Germanischer Lloyd Hamburg
Uwe Lemcke	Inros Planungsgesellschaft Rostock
Dr.-Ing. Detlef Lemke	IMAWIS Wismar
Eva Maria Lemke-Schulte	SPD-Bürgerschaft Bremen
Frank Leonhardt	VDR Hamburg
Hans-Gerd Leu	Betriebsrat Flensburger Schiffsgesellschaft
Ute Leupold	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie Presse
Günther Leymann	Umweltministerium Mecklenburg-Vorpommern
Sabine Liedmann	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
Hansheinrich Liesberg	Präsident IHK Schwerin
Dipl.-Ing. Dirk Lindenau	Lindenau-Werft Kiel
Mathias Löttge	Bäderverband Mecklenburg-Vorpommern
Klaus Lorenz	Geschäftsführer ABB Mannheim
Dr. Christine Lucyga	MdB (SPD)
Friedrich Lürßen	Lürssen-Werft Bremen
Hans Lüssow	Vizeadmiral Inspekteur der Marine
Prof. Jürgen Lüsich	Baltic Marine Consult Rostock

<b>M</b>	
Dr. Olaf Mager	Pressesprecher Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG
Wilhelm Malerius	MdL Kiel (SPD)
Matthias Markert	Marine- und Automat.technik Rostock
Dr. Ralf Sören Marquardt	Delegierter VSM AWES Hamburg
Barbara Martens	Leiterin der Schiff- fahrtsschule Rostock
Erwin May	Norddeutscher Rundfunk Hamburg
Dr.-Ing. Manfred Mehmel	Schiffbau-Versuchsanstalt Potsdam
Hein Mehrkens	Kapitän und Vorsitzender der Bundeslotsenkammer
Norbert Mehrkens	Betriebsrat Schiffswerft Hitzler, Lauenburg
Volkart Meier	Geschäftsführer VSM Hamburg
Hartmut Mekelburg	Betriebsrat BLG-Logistik- Group Bremen
Eberhard Menzel	Oberbürgermeister Wilhelmshaven
Siegbert Menzel	Betriebsrat Seehafen Rostock
Angelika Mertens	Parlamentarische Staats- sekretärin beim Bundes- ministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Herbert C. Mertens	Staatskanzlei Mecklenburg-Vorpommern
Dr. Bernt Mester	Deutsches Verkehrsforum Bremen
Mario Mettbach	design. Bausenator Hamburg
Dr. Klaus Meves	Hamburg Südamerikanische Dampfschiff.-ges.

Dipl.-Ing. Bernard Meyer	Geschäftsführender Gesellschafter der Meyer-Werft Papenburg
Jürgen Meyer	Ministerialrat im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Leiter der Arbeitsgruppe des Koordinators für die Maritime Wirtschaft
Dipl.-Kfm. Klaus Meyer	PwC Deutsche Revision Hamburg
Peter Meyer	Bugsier-, Reederei
Reinhard Meyer	AL Planungsstab Hamburg
Dr. Dr. Rolf Michael	Beratender Ingenieur für Schiffbau
Günther Mohr	Betriebsrat J.J. Sietas Hamburg
Harald Morgenstern	Geschäftsführer der Hanse-Logistik Rostock
Edgar Most	Deutsche Bank Berlin
Michael Müller	Referent im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
Oswald Müller	Vorsitzender der Geschäftsführung der Aker MTW Werft GmbH
Rainer Müller	ver.di Bremen
Prof. Dr. Reinhard Müller	Hochschule für Technik Warnemünde
Torsten Müller	Personalrat Wasser- und Schifffahrtsdirektion Aurich
Dipl.-Ing. Wolfgang Müller	Verein Deutscher Ingenieure Rostock
Dipl.-Ing. Manfred Müller-Fahrenholz	Geschäftsführer der Neptun Stahlbau GmbH
Siegfried M. Mundt	Geschäftsführer VDMA Hamburg
Wübbe Murra	Betriebsrat Cassens-Werft Emden

<b>N</b>	
Ralf Nagel	Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Prof. Dr.-Ing. Christian Nedeß	Technische Universität Hamburg-Harburg
Dr.-Ing. Horst-Dieter Neumann	G+H Schiffsausbau Bremen
Karsten Neumann	MdL Schwerin (PDS)
Rolf H. Neumann	Rolls-Royce International Berlin
Rainer Neuwardt	Seetours Rostock
Klaus Nickel	Reederei Laeisz Rostock
Fritz Niemeier	Betriebsrat Thyssen Nordseewerke, Emden
Till Niemeyer	Seehafen Wismar
Uwe Nispel	Berufsbildungsstelle Bremen
Herbert v. Nitzsch	Vorsitzender der Geschäftsführung der Blohm + Voss GmbH
Dr. Hans-Heinrich Nöll	Verband Deutscher Reeder Hamburg
<b>O</b>	
Dr. Arndt H. von Oertzen	TT-Line Hamburg
Erik Oestergaard	Scandlines Deutschland
Herr Oetting	Betriebsrat Blohm + Voss
Wolfgang Ontijd	MdL Niedersachsen (CDU/CSU)
Ursula Oswald	Verband der Seemannsfrauen
<b>P</b>	
Rolf Paarmann	IHK Rostock
Rüdiger Pape	Senat Bremen

Johannes Pastor	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
Kai Petersen	IG Metall Rendsburg
Klaus-Dieter Peterson	Reederei Peterson Rendsburg
Holger Pflaumbaum	SSW Fähr- u. Spezial-Schiffbau Bremerhaven
Ingulf Piorkowski	Senatsrat beim Senator für Wirtschaft und Häfen Bremen
Axel Plaue	SPD-Fraktion Niedersachsen
Helmut Plöger	Betriebsrat Meyer-Werft Papenburg
Dr. Dirk Plump	Handelskammer Bremen
Arno Pöker	Oberbürgermeister Rostock
Heinz Poggensee	Hamburgische Landesbank
Inge Pohlmann	Betriebsrat Aker-Werft Wismar
K. Prescher	Universität Rostock
Bernd Pruin	Schiffko Hamburg
Dr. Reinhard Pusch	Ministerialrat im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
<b>R</b>	
Horst Rahe	Deutsche Seereederei Rostock
Gunther Ranke	Finnlines Deutschland Lübeck
Hans-Herbert Ranke	Marketing Manager det norske Veritas
Dirk Rathjens	Flender Werft
Arno Recknagel	Kaefer Isoliertechnik Bremen
Maria Rehbinder	Europäische Kommission Brüssel

Ole Rendbaek	Scandlines AG Rostock
Dr. Heinz Rentner	ERSTU, Berlin
Gerd-Rüdiger Reichel	Ministerialrat im Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern
Manfred Reuter	Senatsdirektor bei der Wirtschaftsbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg
Hans-Georg Rieckmann	IHK Lübeck
Dr. Harald Ringstorff	Ministerpräsident des Landes Mecklenburg-Vorpommern
Hubertus Ritzke	Unternehmerverband Hafen Hamburg
Reinhold Robbe	MdB (SPD)
Wilfried Rodiek	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West
Günter Rogin	PDS Schwerin
Dr. Jürgen Rohweder	Leiter Öffentlichkeitsarbeit HDW Kiel
Dr. Bernd Rohwer	Wirtschaftsminister des Landes Schleswig-Holstein
Klaus Rosche	Betriebsrat Lloyd-Werft Bremerhaven
Hans-Jürgen Roos	Hafenkapitän, Senat Bremen
Manfred Rosenberg	ver.di Stuttgart, Leiter der Abteilung Binnenschifffahrt
Andreas Rothe	Fährhafen Sassnitz
Thomas Rother	MdL Schleswig-Holstein
Jörg Rüdell	Seehafen Kiel
Barbara Ruthmann	ver.di Stuttgart
<b>S</b>	
Ebba Sass	Stadt Rostock

Ralf Sasse	Betriebsrat Flensburger Schiffbauges.
Bernd Saxe	Bürgermeister der Hansestadt Lübeck
Stefan Säuberlich	Scandlines AG Rostock
Dipl.-Ing. Hermann H. Schaedla	Abeking & Rasmussen Lemwerder
Jürgen Schalke	Blohm + Voss Büro Berlin
Fritz Scharf	Seebetriebrat Buxtehude
Thilo Schelling	Abteilungsleiter im Wirtschaftsministerium des Landes Mecklenburg-Vorpommern
Emanuel Schiffer	Eurogate, Bremen
Kurt J. Schimmelpfeng	Komitee Deutscher Seehafenspediteure
Dieter Schlecht	IHK Oldenburg
Dipl.-Ing. Uwe Schlemminger	Mitglied der Geschäftsführung der Volkswerft Stralsund GmbH
Volker Schlotmann	SPD Mecklenburg-Vorpommern
Ingo Schlüter	DGB Nord Schwerin
Dr. Manfred Schlüter	PwC Deutsche Revision Hamburg
Hans-Jürgen Schmaus	Geschäftsführer Lloyd Werft, Bremerhaven
Dipl.-Ing. H. Schmidt	Schiffbautechnische Gesellschaft Hamburg
Sabine Schmidt	Staatskanzlei Mecklenburg-Vorpommern – Protokoll
Dr. Hans Jörg Schmidt-Trenz	Hauptgeschäftsführer der Handelskammer Hamburg
Brita Schmitz-Hübsch	MdL Schleswig-Holstein (CDU/CSU)
Konsul Rainer Schöndube	Germanischer Lloyd Hamburg

Dieter Schörken	Senator der Hansestadt Rostock
Dr. Werner Schöttelndreyer	Hauptgeschäftsführer und Sprecher des Vorstandes des VSM e.V.
Gert Jürgen Scholz	Regierungsdirektor im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Manfred Schramm	MdB Bremen (Bündnis 90/Die Grünen)
Michael Schroiff	Unterweser Reederei, Bremen
Dr.-Ing. Frank Schubert	Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie im VDMA / Reitjes GmbH
Hajo Schuchmann	T & S Transport Bremerhaven
Jan-Wilhelm Schuchmann	Bugsier-, Reederei Hamburg
Nicolaus-Hans Schües	IHK Hamburg
Dieter Schumacher	Betriebsrat Flender Werft Lübeck
Jörg Schulz	Oberbürgermeister Bremerhaven
Schulze-Rauschenbach	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Dr. Wolfgang Schultze	MdL Niedersachsen (SPD)
Dr. Andreas Schuseil	Abteilungsleiter im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
Bernd Schuster	NORD/LB Schwerin
Franz Schwee	Oberregierungsrat im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
Dr. Schwarz	GMT

Peter Seeger	IG Metall Kiel
Dr. Ulrich Seidel	Unternehmerverband Rostock
Heide Simonis	Ministerpräsidentin Schleswig-Holstein
Gesine Skrzepski	CDU-Fraktion Schwerin
Bernd Sorge	Universität Rostock
Rolf Stamm	Ministerialdirigent im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Wolfgang Stammer	Geschäftsführer Volkswerft Stralsund
Hans-Ulrich Stangen	Betriebsrat HDW Kiel
Dieter Stehr	Peene-Werft Wolgast
Peter Michael Stein	IHK zu Flensburg
Kurt Steuer	Kapitän Bundesverband der See- und Hafenslotsen
Dr. Carl Ulfert Stegmann	IHK Ostfriesland und Papenburg
Heidi Stirner	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
Walter W. Stork	Komitee Deutscher Seehafen-Spediteure
Erik Strömsøe	Geschäftsführer der Kvaerner Warnow Werft
Dietmar Stretz	ver.di Hamburg
Dietrich Strobel	Chronist und Buchautor Wolgast
Dr. Dieter Strohm	RF Reedereigemeinschaft Bremen
Prof. Dr. Stuchtey	Vizepräsident der IHK Rostock
Christian Stuve	HDW Kiel

<b>T</b>	
Dieter Tamke	Transeste Schifffahrt Hamburg
Hartmut Tammen-Henke	IG Metall Wilhelmshaven
Peter Tamm	Wissenschaftsinstitut Hamburg
Barbara Tewaag	Leiterin Protokoll, Staatskanzlei MV
Frank Teichmüller	Bezirksleiter der IG Metall Küste, Hamburg
Nicholas R. Teller	Commerzbank Hamburg
Holger Tessenow	Bundeslotsenkammer Hamburg
Michael Thamm	Seatours German Branch of P & O
Dr. Markus Thielbeer	Roland Berger, Hamburg
Reinhardt Thomas	MdL Mecklenburg- Vorpommern
Dr. Frank Tidick	Chef der Staatskanzlei Schwerin
Andreas Timm	Leiter Büro MP Ringstorff
Wilfried Töpfer	MdB (SPD)
Helge Tolksdorf	Persönlicher Referent des Staatssekretärs im Bundes- ministerium für Wirtschaft und Technologie
Michael Treder	Abteilungsleiter Baubehörde Hamburg
<b>U</b>	
Rolf Ullmann	Betriebsrat HDW- Nobiskrug Rendsburg
<b>V</b>	
Prof. Dr. Dr. H.C. Wolfgang Graf Vitzhum, LL.M.	Universität Tübingen
Prof. Dr. Peter Vörsmann	DGON Bonn
Gerd Voigt	NORD/LB Hannover

Ronald Vopel	EU-Kommission Brüssel
<b>W</b>	
Torsten Wagner	Schiffshypothekenbank Lübeck
Georg Waischnor	ShortSeaShippingCenter, Bonn
Prof. Dr. R. Wandelt	Fachhochschule Wilhelmshaven
Prof. Dr.-Ing. M.C. Wanner	Fraunhofer Institut Rostock
Klaus Wedemeier	Bürgermeister a.D., Wirtschaftsverband Weser
Michael Wempe	Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel
Hans-Jürgen Wessler	Universal Eisen und Stahl Hannover
Torsten Westphal	Transnet Gewerkschaft Frankfurt
Dr. Margrit Wetzel	MdB (SPD)
Carsten-S. Wibel	T & S Transport Bremerhaven
Christa Wichmann	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
Barbara Wichmann	Pumpenfabrik Bremen
Prof. Dr.-Ing. Erno Wiebeck	Ingenieurbüro für Schiffstechnik Hohen Luckow
Hans-Wilhelm Wildeboer	Autoport Emden
Hans-Artur Wilker	Meyer-Werft Papenburg
Dr. Henning Winter	Deutsche Schiffsbank Hamburg
Dr. Dietrich Wittekind	Hamburgische Schiffbau-

	Versuchsanstalt
Holger Wohlleben	Bremer Lagerhaus-Gesellschaft
Hinrich Wolff	Direktor Deutsche Bank Rostock
Dr. Stefan Woltering	Senat Hansestadt Bremen
Joachim Wülbers	Senatsrat beim Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien und Hansestadt Bremen
Claus Wülfers	Geschäftsführer Jade-Weser-Port Wilhelmshaven
Peter Würtz	MdB a.D.
Peter Kurt Würzbach	MdB (CDU/CSU)
<b>Y</b>	
John M. Young	STN Atlas Bremen
<b>Z</b>	
Prof. Dr. Manfred Zachcial	Institut für Seeverkehrswirtschaft, Bremen
Dipl.-Kfm. Rolf Zamponi	Hamburger Abendblatt
Prof. Dr. Zeller	Sächsisches Staatsministerium
Prof. Dr. Frank Ziemer	Schifffahrtsinstitut Warnemünde
Michael Zirpel	Pressesprecher im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Peter Zumkley	MdB (SPD)
Ulf Zumkley	Regierungsdirektor im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie