



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Technologie



Nationale Maritime Konferenz

Dokumentation Nr. 597

Siebte Nationale Maritime Konferenz

27. und 28. Mai 2011, Wilhelmshaven





Bundesministerium
für Wirtschaft
und Technologie



Nationale Maritime Konferenz

Dokumentation Nr. 597

Siebte Nationale Maritime Konferenz
27. und 28. Mai 2011, Wilhelmshaven

Inhaltsverzeichnis

Resümee

Hans-Joachim Otto	6
Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie und Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft	

Programm	14
Siebte Nationale Maritime Konferenz – Eröffnung, Konferenz, Workshops	

Konferenz – Eröffnungsplenum	26
---	-----------

Begrüßung

Hans-Joachim Otto	26
Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie und Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft	

Grußworte

Eberhard Menzel	28
Oberbürgermeister der Stadt Wilhelmshaven	
Jörg Bode	34
Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr	

Eröffnungsrede

Dr. Philipp Rösler	40
Bundesminister für Wirtschaft und Technologie	

Konferenz – Abschlussplenum	46
Rede	
Hans-Joachim Otto	46
Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie und Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft	
Bericht aus Workshop I – Schiffbauindustrie	
Bernard Meyer	48
Geschäftsführender Gesellschafter der Meyer Werft GmbH; Mitglied des Präsidiums des Verbands für Schiffbau und Meerestechnik e. V. (VSM); Chairman of the Community of European Shipyards Associations (CESA)	
Bericht aus Workshop II – Hafenwirtschaft und Logistik	
Jörg Bode	57
Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr	
Bericht aus Workshop III – Seeschifffahrt	
Enak Ferlemann	64
Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	
Bericht aus Workshop IV – Meerestechnik	
Martin Günthner	68
Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen	
Bericht aus dem Workshop V – Offshore-Windenergie	
Thorsten Herdan	71
Vizepräsident der Stiftung Offshore-Windenergie; Geschäftsführer der Fachverbände Power Systems / Motoren und Systeme im Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e.V (VDMA), Energiepolitischer Sprecher des VDMA	
Bericht aus Workshop VI – Klima- und Umweltschutz im Seeverkehr	
Prof Dr. Dr. h. c. Peter Ehlers	77
Deutscher Nautischer Verein von 1868 e. V. (DNV)	
Reden	
Dr. Peter Ramsauer	85
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	
Katherina Reiche	89
Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit	
David McAllister	94
Ministerpräsident des Landes Niedersachsen	
Dr. Angela Merkel	97
Bundeskanzlerin der Bundesrepublik Deutschland	

Workshop – Redebeiträge	103
Workshop I – Schiffbauindustrie	103
> Analyse der Krise und neue Strategien der Unternehmen zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit <	
Dr.-Ing. Alexander Nürnberg	103
Geschäftsführender Gesellschafter der HATLAPA Uetersener Maschinenfabrik GmbH & Co. KG; Vorsitzender des Vorstands der Arbeitsgemeinschaft Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie im Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e. V. (VDMA)	
> Ordnungs- und industriepolitische Rahmenbedingungen <	
Torsten Staffeldt	107
Mitglied des Deutschen Bundestages; Berichterstatter für Schifffahrt und Häfen der FDP-Bundestagsfraktion	
Workshop IV – Meerestechnik	111
> Nationaler Masterplan Maritime Technologien – gemeinsam die Wachstumspotenziale in der Meerestechnik nutzen <	
Hans-Joachim Otto	111
Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie und Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft	
> Metallrohstoffe aus der Tiefsee – ein Zukunftsfeld mit hohem Entwicklungspotenzial <	
Prof. Dr. Kümpel.....	114
Präsident der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR)	
Peter Heinrichs	117
Geschäftsleiter der WIRTH GmbH	
> CO₂-Speicherung im Meeresboden: Risiken, Chancen, Technologien <	
Prof. Dr. Klaus Wallmann	119
Leiter der Forschungseinheit Marine Geosysteme im Leibniz-Institut für Meereswissenschaften an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel (IFM-GEOMAR)	
> Aktuelle Marktchancen in der Meerestechnik <	
Dr. Walter L. Kühnlein	123
Geschäftsführer der SEA2ICE Ltd. & Co. KG; Vorsitzender des Vorstands der Gesellschaft für Maritime Technik e. V. (GMT)	
Dr. Herbert Aly	123
Mitglied des Vorstands der ThyssenKrupp Marine Systems AG (TKMS); Vorsitzender der Geschäftsführung der Blohm + Voss Shipyards GmbH und der Blohm + Voss Repair GmbH; Stellvertretender Vorsitz des Verbands für Schiffbau und Meerestechnik e. V. (VSM)	

Workshop V – Offshore-Windenergie	127
> Offshore-Windenergie – ein zentraler Baustein des Energiekonzepts <	
Dr. Torsten Bischoff	127
Referatsleiter im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit	
> Ausgewählte Herausforderungen bei der Realisierung von Offshore-Windparks aus administrativer Sicht <	
Christian Dahlke	130
Referatsleiter im Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)	
> Offshore-Windenergie – Chancen und Herausforderungen für die deutsche Wirtschaft <	
Frank Zimmermann	133
President Offshore REpower Systems AG	
Workshop VI – Klima- und Umweltschutz im Seeverkehr	135
> Energieeffizienz als Pflicht und Chance für die Schifffahrt <	
Dr. Hermann J. Klein	135
Berater des Germanischen Lloyds SE (GL)	
> Anpassung an den Klimawandel – Herausforderungen und Lösungsansätze <	
Prof. Monika Breuch-Moritz	138
Präsidentin des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)	

Resümee

Hans-Joachim Otto

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



Sehr geehrte Konferenzteilnehmerinnen und Konferenzteilnehmer,

die deutsche maritime Wirtschaft macht sich fit für die Zukunft.

Die Siebte Nationale Maritime Konferenz in Wilhelmshaven hat erneut gezeigt, dass eine starke, wettbewerbsfähige maritime Wirtschaft für unser außenhandelsorientiertes Land von hoher gesamtwirtschaftlicher Bedeutung ist.

Die große Resonanz der Konferenz macht deutlich, dass die maritime Wirtschaft zunehmend als starkes Netzwerk und wichtiger Impulsgeber für die gesamte deutsche Volkswirtschaft wahrgenommen wird.

Die Bundesregierung ist sich der Schlüsselrolle der maritimen Wirtschaft bewusst. Der Erhalt und die Stärkung der maritimen Branchen gehören deshalb zu den wichtigen Zielen und Handlungsfeldern der Bundesregierung.

Richtschnur ist dabei auch im maritimen Bereich eine wettbewerbsorientierte Ordnungspolitik, die auf eine Förderung von Investitionen in Ausbildung, Forschung, Entwicklung und Innovation für mehr Wachstum und Beschäftigung statt auf Subventionen setzt.

Die Nationale Maritime Konferenz in Wilhelmshaven erwies sich als Impulsgeber und wichtige Plattform, um die Weichen dafür zu stellen, dass die maritime Wirtschaft ihr hohes Wertschöpfungspotenzial nutzen und sich zukunftsicher und nachhaltig im internationalen Wettbewerb behaupten kann.

Etwa 1.000 Entscheidungsträger aus Wirtschaft und Politik, Wissenschaft und Forschung, Gewerkschaften und Interessenverbänden sowie Vertreter des Bundes und der Länder haben in sechs branchenorientierten bzw. branchenübergreifenden Workshops Herausforderungen und Wege zur Zukunftssicherung der maritimen Wirtschaft beraten und konkrete Handlungsempfehlungen an Politik und Wirtschaft für die weitere Entwicklung der Branche erarbeitet.

Im konstruktiven Dialog wurde diskutiert, inwieweit

- die eingeleiteten Maßnahmen zur Überwindung der Auswirkungen der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise in der maritimen Wirtschaft erfolgreich waren,
- es in den maritimen Bereichen gelungen ist, sich den internationalen Marktentwicklungen und veränderten Rahmenbedingungen strukturell anzupassen,
- Strukturanpassungen und Umstrukturierungsmaßnahmen in den maritimen Bereichen fortgeführt und wettbewerbsorientierte Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen, um die internationale Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit der Unternehmen zu sichern.

Unter dem Eindruck der Naturkatastrophe in Japan und der nach den Ereignissen in Fukushima in Deutschland eingeleiteten energiepolitischen Neuorientierung stand in Wilhelmshaven insbesondere der Workshop „Offshore-Windenergie“ im Mittelpunkt des Interesses.

Im Zuge der beschlossenen Energiewende gewinnen die erneuerbaren Energien und vor allem auch die Offshore-Windenergie eminent an Bedeutung. Bis zum Jahr 2030 sollen Windenergieanlagen mit einer Leistung von 25.000 Megawatt in Nord- und Ostsee installiert werden und ans Netz gehen. Mit der Umsetzung dieser Zielvorgaben sind für die Offshore-Windenergiebranche enorme Herausforderungen und zugleich auch große Chancen verbunden. Auch für andere maritime Bereiche wie den Schiffbau, die Schiffbau-Zulieferindustrie und die Hafenwirtschaft bietet sich hier ein potenzieller Zukunfts- und Wachstumsmarkt. Die Bundesregierung wird im Rahmen der Energiewende mit einem KfW-Sonderprogramm im Volumen von 5 Mrd. Euro die Finanzierung von Offshore-Windparks unterstützen, wie Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel in ihrer Rede auf der Konferenz hervorhob.

Die Siebte Nationale Maritime Konferenz in Wilhelmshaven hat aus meiner Sicht deutlich gezeigt:

- Die maritime Wirtschaft befindet sich nach krisenbedingten Konjunkturerbrüchen 2008 und 2009 wieder auf Wachstumskurs. Von der unerwartet deutlichen Erholung der Weltwirtschaft und der Zunahme des Welthandels um knapp 11 % im Jahr 2010 profitierten die maritimen Branchen nachhaltig. Insbesondere die Seeschifffahrt und die Hafenwirtschaft verzeichneten einen kräftigen Aufschwung. Auch im Schiffbau wurde die konjunkturelle Talsohle durchschritten. Trotz der kräftigen Markterholung ist in den maritimen Kernbranchen das Vorkrisenniveau aber noch nicht wieder ganz erreicht. Wachstumsstärkster Bereich mit hervorragenden Zukunftsaussichten ist die Meerestechnik. Auch im Offshore-Windenergiebereich zeichnet sich angesichts der ambitionierten Ausbaupläne ein längerfristiges kräftiges Marktwachstum ab.
 - Die Bundesregierung hat durch ihr schnelles und entschlossenes Handeln wesentlich zur Bewältigung der Folgen der Finanz- und Wirtschaftskrise in der maritimen Wirtschaft beigetragen. Mit dem Wirtschaftsfonds Deutschland wurde ein Kredit- und Bürgschaftsprogramm aufgelegt, von dem die maritimen Branchen in besonderem Maße profitierten. Das auf der Sechsten Nationalen Maritimen Konferenz in Rostock von der Bundeskanzlerin gegebene Versprechen: „Wir wollen Brücken bauen, um durch diese Krise zu kommen“, wurde eingelöst. Entsprechend der positiven gesamtwirtschaftlichen Entwicklung sind nun wesentliche Elemente des Vorübergehenden Gemeinschaftsrahmens der Europäischen Kommission ausgelaufen. Das bewährte Förderinstrumentarium steht aber weiterhin zur Verfügung, und vor allem die Mittel für schiffbauliche und maritime Forschungs- und Innovationsförderung werden zielorientiert ausgebaut.
- Die Bundesregierung lässt sich in der maritimen Wirtschaft dabei auch künftig von marktwirtschaftlichen Prinzipien leiten. Sie schafft mit ihrer maritimen Politik günstige Rahmenbedingungen für die Stärkung der Wettbewerbs- und Zukunfts-

fähigkeit der deutschen maritimen Wirtschaft. Die Entwicklung tragfähiger Zukunftsstrategien und deren Umsetzung ist und bleibt aber Aufgabe der Unternehmen.

- Die deutsche maritime Wirtschaft hat nach Überwindung der Krise und der Rückkehr auf den Wachstumspfad gute Voraussetzungen für das Bestehen im internationalen Wettbewerb. Sie bleibt in ihrer Breite und Vielfalt eine Zukunftsbranche mit hohem Wachstumspotenzial, vor allem in meeresstechnischen Bereichen und in der Offshore-Windenergie.
- Die Wachstumschancen und die hohe Wettbewerbsfähigkeit können aber nur gesichert werden, wenn es den Unternehmen gelingt, bei technologischen Entwicklungen und innovativen Neuerungen international ganz vorn zu sein.
- Forschung, Entwicklung und Innovation, Ausbildung, Kompetenz- und Nachwuchssicherung sowie Klima- und Umweltschutz konsequent voranbringen – das ist und bleibt für die maritime Wirtschaft der Schlüssel für die Zukunft.
- Die Bundesregierung wird den Prozess, Deutschland zu einem maritimen Hightech-Standort auszubauen, forcieren und im Rahmen der vorgegebenen finanziellen Möglichkeiten unterstützen.

Von der Konferenz in Wilhelmshaven sind wichtige Impulse und Anregungen für Wirtschaft und Politik ausgegangen, um zukunftsgerichtete Weichenstellungen vorzunehmen und die starke Stellung der deutschen maritimen Wirtschaft auf den internationalen Märkten zu festigen.

Die strategischen Leitlinien zur Sicherung der Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit der deutschen maritimen Wirtschaft sind mit dem

- nationalen Zukunftskonzept „LeaderSHI Deutschland“ in der Schiffbauindustrie
 - „Maritimen Bündnis“ in der Seeschifffahrt
 - „Nationalen Hafenkonzpts für die See- und Binnenhäfen“ in der Hafenwirtschaft
 - „Nationalen Masterplan Maritime Technologien“ im Bereich der Meerestechnik und der Offshore-Windenergie
- gesetzt.

Jetzt kommt es darauf an, aus den Ergebnissen der Wilhelmshavener Konferenz und den daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen zügig ein konkretes Arbeitsprogramm zu machen und in den maritimen Bereichen umzusetzen. Dieser „Maßnahmenkatalog“ zur mittel- und langfristigen Verbesserung der Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Branchen zeichnet die konkreten Aufgaben und den Weg bis zur nächsten Nationalen Maritimen Konferenz vor.

Die deutsche **Schiffbauindustrie** ist insgesamt besser als vielfach erwartet durch die Krise gekommen. Hierbei haben die Hilfen der Bundesregierung zur Überwindung der Folgen der Finanz- und Wirtschaftskrise bis Ende 2010 wirkungsvoll geholfen.

Die deutsche Schiffbauindustrie stabilisiert sich wieder und richtet sich auf neue Märkte und die Entwicklung innovativer, technologisch anspruchsvoller Hightech-Schiffe aus. Dass diese unternehmerische Strategie der richtige Weg ist, belegen die seit Ende 2010 wieder steigenden Auftragseingänge.

Die eingeleiteten Umstrukturierungen im Handelsschiffbau für mehr Flexibilität und eine zukunftsfähige Produktdiversifizierung müssen dennoch zügig fortgesetzt werden.

Dieser Prozess der Ausrichtung auf Nischen- und Spezialmärkte erfordert eine marktspezifische wirksame Akquisition, gut ausgebildete Fachkräfte sowie intensive Forschungs- und Entwicklungsarbeit. Und er muss effektiv flankiert werden.

Schwerpunkte für das vereinbarte koordinierte Vorgehen von Industrie, Sozialpartnern und Politik sind

- die Intensivierung von Forschung, Entwicklung und Innovation,
- die Flexibilisierung der Finanzierungsbedingungen,
- der Export von Schiffen und Schiffszulieferungen sowie
- die Ausbildung im gewerblichen und im Ingenieurbereich.

Aufgenommen werden sollte auch ein industriepolitischer Dialog zwischen Marineschiffbauindustrie, IG Metall und Bundesregierung. In diesem Dialog muss es u. a. um die Ausrichtung der deutschen Marineschiffbauindustrie, um den Erhalt wehrtechnischer Kernkompetenzen sowie die Bedeutung einer nationalen Auftragsvergabe und die Rolle der Marine als Referenzgeber im Export gehen.

Die Bundesregierung wird die Möglichkeiten einer stärkeren Koordinierung der Programme zur Förderung schiffbaulicher Forschung, Entwicklung und Innovation prüfen, um die Unternehmen bei der Entwicklung durchgängiger Innovationsstrategien zu unterstützen und eine engere Verzahnung der Förderung vorwettbewerblicher FuE-Projekte und industrieller Anwendungen zu erreichen.

Die Bundesregierung sagt überdies zu, ihr Engagement für den Abschluss eines OECD-Weltschiffbauabkommens fortzusetzen, um weltweite Verzerrungen des Schiffbaumarktes abzubauen.

Und es wurde auch Übereinstimmung erzielt, dass der konstruktive „LeaderSHIP Deutschland“-Dialog zwischen den Unternehmen, der IG Metall und der Politik des Bundes und der Küstenländer fortgesetzt und weiterentwickelt wird.

Im **Hafenbereich** steht die zügige Umsetzung der im Nationalen Hafenkonzept für die See- und Binnen formulierten Ziele und Maßnahmen ganz oben auf der Agenda. Maßnahmen zur Umsetzung des Hafenkonzepts beziehen sich insbesondere auf die Verkehrs- und Hafeninfrastrukturen, die Hafenanbindungen, die Suprastrukturen, die Kooperation von Hafenstandorten und Unternehmen sowie den Umwelt- und Klimaschutz.

Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen hängt entscheidend von der Leistungsfähigkeit der seewärtigen Zufahrten ab. Die Bundesregierung versteht die bedarfsgerechte Anpassung der seewärtigen Zufahrten als eine Aufgabe von nationaler Bedeutung.

Der Ausbau der Zufahrten zu den großen deutschen Seehäfen hat Vorrang vor volkswirtschaftlich weniger bedeutsamen Projekten. Wir werden daher eine zügige Optimierung der seewärtigen Zufahrten sicherstellen. Derzeit sind Ausbaumaßnahmen an Elbe, Weser, Nord-Ostsee-Kanal und Ems vorgesehen, mit denen nach Abschluss der Planfeststellungsverfahren und dem Vorliegen des erforderlichen Baurechts begonnen werden kann.

Die Seehafenhinterlandanbindungen werden gezielt ausgebaut. Ziel ist die Beseitigung von Engpässen und der Ausbau überlasteter Hauptachsen. In diesem Zusammenhang prüft der Bund die Umsetzung der durch die Küstenländer vorgelegten Liste mit dringend zu realisierenden norddeutschen Verkehrsinfrastrukturprojekten („Ahrensburger-Liste“), die für die maritime Wirtschaft von besonders hoher Bedeutung sind.

Einen Schwerpunkt in der Verkehrspolitik des Bundes wird auch die Verbesserung der land- und wasserseitigen Anbindungen der Binnenhäfen bilden. Dadurch werden die Voraussetzungen für die zukünftige Funktion der Binnenhäfen als trimodale Schnittstellen in den Logistiknetzwerken geschaffen. Der Bund wird seine Investitionsstrategie (Netzkategorien) auf der Grundlage aktuell belastbarer Prognosewerte untersuchen und seine Investitionsentscheidungen anhand von Verkehrsträger-übergreifenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen treffen.

Vorgesehen ist bis 2012 auch eine Weiterentwicklung der Förderung des Kombinierten Verkehrs (KV) mit dem Schwerpunkt Verbesserung der Schnittstellen. Im Haushalt der Bundesregierung sind für 2011 rd. 80 Mio. Euro als Investitionsansatz für Baukostenzuschüsse für Umschlagsanlagen des KV eingestellt.

Damit die Häfen mit der dynamischen Umschlagentwicklung Schritt halten können, fördern die norddeutschen Bundesländer und die Seehafenwirtschaft den Ausbau von Hafeninfra- und -suprastrukturen.

Wie auf der Fünften Nationalen Maritimen Konferenz in Hamburg zugesagt, investieren die Bundesländer und Kommunen 4,3 Mrd. € in den Ausbau der Hafeninfrastrukturen und die Seehafenwirtschaft 3,2 Mrd. € bis 2012 in die Hafensuprastrukturen.

Die Offshore-Windenergie ist ein wichtiger Eckpfeiler, um die ehrgeizigen Klimaziele der Bundesregierung zu erreichen. Gleichzeitig ist sie eine große Chance für die wirtschaftliche Entwicklung der deutschen Häfen, weshalb an der Küste derzeit mit großem Engagement eine Vielzahl von Infrastrukturprojekten vorangetrieben wird. Mit einem Masterplan Maritime Offshore-Infrastruktur soll unter Einbindung der Küstenländer gemeinsam mit der Wirtschaft eine koordinierte Strategie zur Entwicklung der Offshore-Infrastruktur erarbeitet werden.

Die Fortführung und Weiterentwicklung des Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt („Maritimes Bündnis“) ist das wichtigste Konferenzergebnis im Bereich **Seeschifffahrt**.

Für die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Schifffahrtsstandortes und die Sicherung von Ausbildung und Beschäftigung – das sind die Kernziele des „Maritimen Bündnisses“ – ist die Zusage der Bundeskanzlerin und der Bundesregierung, an der Tonnagesteuer als Gewinnermittlungsart festzuhalten, von substanzieller Bedeutung.

Der Bund und die Küstenländer werden darüber hinaus die administrativen Dienstleistungen für die Seeschifffahrt verbessern und die Flaggenstaatsverwaltung modernisieren, um den Schifffahrtsstandort Deutschland attraktiver zu gestalten.

Im „Maritimen Bündnis“ rückt künftig inhaltlich noch stärker die Ausbildung in den Fokus.

Die Bundesregierung wird die Ausbildungsplatzförderung als bewährtes Instrument beibehalten. Auch die Küstenländer werden weiterhin bedarfsgerechte Ausbildungskapazitäten für den seemännischen

Nachwuchs zur Verfügung stellen und einen hohen Qualitätsstandard in der Ausbildung durch adäquate Ausbildungs- und Studienangebote sichern.

Die Bundesregierung setzt sich weiterhin nachdrücklich für eine Steigerung der Attraktivität der deutschen Flagge ein. Sie ist allerdings der Auffassung, dass die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der internationalen Schifffahrt unter deutscher Flagge nicht weiter durch Zuschüsse zu den Lohnnebenkosten in der bisherigen Form und Lohnsteuereinkünfte erfolgen sollte. Hier gibt es Veränderungen.

Die Bundesregierung wird sich aber dafür einsetzen, dass beim Übergang zu einem wettbewerbsorientierten Rahmen für die deutsche Flagge die Belange der Bündnispartner berücksichtigt werden.

Um unvorhersehbare finanzielle Härten bei den Reedern zu vermeiden, wird die Bundesregierung die Mittel bereitstellen, so dass alle bewilligungsfähigen Förderanträge bis einschließlich 2010 in vollem Umfang abgewickelt werden können.

Zur Kompensation der gekürzten Schifffahrtsförderung werden verschiedene Ansätze zu einem wettbewerbsorientierten Rahmen für die deutsche Flagge geprüft. Erste Gespräche dazu haben bereits stattgefunden.

Die **Meerestechnik** ist eine Zukunftsbranche mit besonders großem Wachstumspotenzial.

Auf der Nationalen Maritimen Konferenz wurde der Entwurf eines Nationalen Masterplans Maritime Technologien vorgestellt, um die Präsenz, Wahrnehmung und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen meerestechnischen Industrie auf den internationalen Märkten signifikant zu erhöhen.

Der Nationale Masterplan Maritime Technologien ist ein strategisches Instrument für eine zielgerichtete, koordinierte und kohärente Politik für die deutsche Meerestechnik. Mit dem Plan soll ein Prozess zur Bündelung und Vernetzung der nationalen Kräfte und Kompetenzen angeregt werden.

Die Konferenz hat den Masterplan begrüßt und die Bundesregierung zur zeitnahen Umsetzung aufgefordert. Hierbei müssen alle Beteiligten – Bundesregierung, Länder, Wirtschaft, Forschungseinrichtungen und Institute – aktiv mitwirken.

Um den Umsetzungs- und Weiterentwicklungsprozess effektiv zu gestalten, wird eine koordinierende Stelle eingerichtet und deren Anschubfinanzierung auf den Weg gebracht. Bereits im September 2011 wird in Bremen ein erster Workshop zur Umsetzung des Nationalen Masterplans Maritime Technologien stattfinden.

Im Ergebnis der Konferenz ist deutlich geworden, dass die politische Flankierung der Aktivitäten zur Vermarktung von Produkten und Technologien zur Stärkung der Positionen auf den internationalen Märkten weiter intensiviert werden sollte.

Es gilt, im Nationalen Masterplan auch zukünftige FuE-Schwerpunkte zu definieren und entsprechend zu fördern, um die Herausforderungen in der Meerestechnik bewältigen und die Zukunftspotenziale nutzen zu können. Das schließt auch die Entwicklung und Fortführung von Leuchtturmprojekten zur unmittelbaren Sichtbarmachung der Systemkompetenz der deutschen meerestechnischen Industrie ein.

Die Bundesregierung sollte durch geeignete rechtliche, politische und finanzielle Rahmenbedingungen auch die Erschließung solcher Zukunftsfelder wie die Gewinnung von marinen mineralischen Rohstoffen aus dem Meer oder die CO₂-Speicherung im Meeresboden unterstützen. In diesen technologisch höchst anspruchsvollen Bereichen bieten sich für die deutsche meerestechnische Industrie hervorragende Marktchancen.

Kräftige Wachstumsimpulse für die maritime Wirtschaft dürften von der verstärkten Offshore-Windenergie-Nutzung ausgehen. Vom Ausbau der Offshore-Windenergie können vor allem der Schiffbau, die Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie, die Hafenwirtschaft, die Küstenstandorte und deutschlandweit der Maschinen- und Anlagenbau profitieren.

Nach der erfolgreichen Errichtung des Offshore-Testfeldes alpha ventus ist Deutschland von der Planungsphase in die Realisierungsphase der Offshore-Strategie der Bundesregierung eingetreten. Das Ziel der Offshore-Strategie ist die Realisierung von 25.000 Megawatt installierter Leistung bis 2030.

Die politischen Entscheidungsträger im Bund und Ländern sind jetzt gefordert, die wesentlichen Voraussetzungen für eine beschleunigte Energiewende zu schaffen. Das umfasst auch den Start des KfW-Programms für die Baufinanzierung von Offshore-Windparks, um Investitionsentscheidungen zu forcieren. Weiter ausgebaut werden soll auch die Vernetzung der Offshore-Windenergie-Branche mit der maritimen Wirtschaft. Bei dieser Initiative geht es u. a. um eine verstärkte Zusammenarbeit, die Erhöhung der Arbeitsteilung, die Erschließung von Kostensenkungspotenzialen und letztlich die Optimierung der gesamten Wertschöpfungskette. Ziel ist die Realisierung möglichst hoher Anteile an der Wertschöpfung in Deutschland.

Die Konferenzteilnehmer begrüßten in diesem Zusammenhang auch, dass die Bundesregierung bis Ende 2011 einen Fortschrittsbericht „Offshore-Windenergie – Bedarf, Chancen und Potenziale für Häfen und Schiffe“ vorlegen wird. Die Offshore-Windenergie-Branche benötigt zeitnah geeignete Installations- und Wartungsausrüstungen für Großkomponenten und Seekabel sowie Spezialschiffe für die Installation, den Service und die Wartung der Windenergieanlagen. Darüber hinaus sind kurzfristig geeignete Hafenskapazitäten mit entsprechenden see- und landseitigen Anbindungen erforderlich. Der Fortschrittsbericht wird als wichtige Maßnahme in den Nationalen Masterplan Maritime Technologien aufgenommen.

Um dem drohenden Fachkräftemangel im Bereich Offshore-Windenergie zu begegnen, werden Bund, Länder und die Bildungseinrichtungen aufgefordert, ein gemeinsames Konzept für die Weiterentwicklung und den Aufbau von Studiengängen sowie von Aus- und Fortbildungsprogrammen vorzulegen.

Hemmnisse beim weiteren Ausbau der Offshore-Windenergie wie fehlende Netzanbindungen, Speicherkapazitäten, Hafeninfrastrukturen und fehlende internationale Normungen gilt es zu überwinden. Die Bundesregierung hat die Vorlage eines Offshore-Netzplanes für die deutsche Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) vorgesehen, der bei der Überarbeitung der Raumordnungspläne in 2012 planerisch berücksichtigt werden muss, um die Anbindung der realisierten Offshore-Windparks nicht zu gefährden.

Der Netzausbau muss beschleunigt, innovative Übertragungstechnologien erprobt und intelligente Netzstrukturen aufgebaut werden, auch um die wachsenden Distanzen zwischen Stromerzeugungs- und Stromverbrauchszentren effizient zu überbrücken.

Die maritime Konferenz hat die Herausforderungen und Chancen, die mit der wachsenden Bedeutung des **Klimawandel und Umweltschutzes im Seeverkehr** verbunden sind, deutlich hervorgehoben. Einigkeit besteht, dass auch die Schifffahrt durch den Klimawandel vor große Herausforderungen gestellt wird, sich aber gleichzeitig neue Chancen z. B. für Schiffbau- und Zulieferindustrie und Seeverkehrswirtschaft ergeben können.

Zur Verminderung der CO₂-Emissionen sind weltweit gültige Regelungen erforderlich, die in der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) als der zuständigen UN-Sonderorganisation getroffen werden müssen.

Zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und für einen umfassenden Klimaschutz wird anstelle eines regionalen Ansatzes auf EU-Ebene ein weltweites Klimaregime im Seeverkehr für notwendig gehalten.

Zur Senkung von CO₂-Emissionen muss die Energieeffizienz der Seeschiffe verbessert werden.

Die Bundesregierung setzt sich in der IMO für die schnellstmögliche Verabschiedung des Energy Efficiency Design Index ein.

Für technische Anwendungsprobleme bei kleineren und Spezialschiffen werden gesonderte Lösungen entwickelt.

Die Entwicklung und Nutzung alternativer Antriebe, Hilfsantriebe und Brennstoffe wird unterstützt. Durch Pilotprojekte und gemeinsame Vorschläge soll die Entwicklung internationaler Standards vorangetrieben werden.

Um alle Potenziale zur Steigerung der Energieeffizienz beim Schiffsbetrieb auszuschöpfen, setzt sich die Bundesregierung für die Annahme des von der IMO entwickelten Ship Energy Efficiency Management Plan als verpflichtendes Regelwerk und für eine Harmonisierung der betrieblichen mit den technischen Maßnahmen ein.

Zusätzlich bedarf es in der IMO schnellstmöglich einer Entscheidung über eine marktbasierende Maßnahme mit weltweiter Geltung. Dabei sprechen sich die Beteiligten für ein verbindliches Instrument aus, das technologieoffen angelegt ist.

Als realistischste Möglichkeiten werden ein offenes weltweites Emissionshandelssystem oder eine Bunkerabgabe betrachtet.

Zentrales Element bei der notwendigen großräumigen Entwicklung von Anpassungsstrategien ist die Mitwirkung im Rahmen der „Deutschen Anpassungsstrategie an den Klimawandel“. Ein konkreter Aktionsplan wird baldmöglichst erwartet.

Die Entwicklung von Vorhersagesystemen zur Ermittlung der Auswirkungen des Klimawandels auf Küstengewässer, Ästuare und Zufahrten zu den Häfen wird unterstützt.

Der Rückgang der Vereisung der Polarmeere eröffnet für die Schifffahrt neue Routen, ist aber mit großen Risiken für Umwelt und Klima in den polaren Regionen verbunden. Wegen der möglichen Auswirkungen zusätzlicher Schifffahrt setzt sich die Bundesregierung in der IMO für einen verbindlichen

Polar Code ein, um unter Berücksichtigung aller relevanten Emissionen und Wirkungen angemessene Umwelt- und Sicherheitsbestimmungen zu gewährleisten.

In Auswertung der Ergebnisse der Sechsten Nationalen Maritimen Konferenz wurde festgestellt, dass die ab 2015 in Nord- und Ostsee geltenden strengen Grenzwerte für Schwefeloxide zu Wettbewerbsverzerrungen führen können.

Bundesregierung, Seeverkehrswirtschaft sowie Schiffbau- und Zulieferindustrie werden Pilotprojekte für eine technische Umrüstung besonders betroffener Schiffe auf den Weg bringen. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie wird aufgefordert, für die vorzeitige Nachrüstung der Schiffe mit Anlagen zur Abgasentschwefelung, für eine vorgezogene Ausstattung von Neubauten mit LNG-Antrieben und für den Aufbau einer landseitigen LNG-Versorgungs-Infrastruktur in Häfen das vorhandene ERP-Programm zu optimieren.

Das Thema Pirateriebekämpfung wurde auf der Siebten Nationalen Maritimen Konferenz nicht vertieft behandelt. Dessen ungeachtet ist sich die Bundesregierung der zentralen Bedeutung dieses Themas für die Seefahrtnation Deutschland bewusst. Die Problematik ist komplex, es geht um die Sicherheit und körperliche Unversehrtheit der Besatzungen an Bord und den sicheren Transport der an Bord befindlichen Wirtschaftsgüter. Deutschland ist auf der Grundlage einer UN-Sicherheitsresolution aktiv an der Bekämpfung der Piraterie im Rahmen der EU-Mission ATALANTA im Golf von Aden beteiligt. Der deutsche Finanzbeitrag für diese Mission beträgt jährlich über 50 Millionen Euro. Dies allein kann jedoch die Piraterie-Problematik nicht lösen. Neben der aktiven Bekämpfung der Wurzeln der Piraterie durch humanitäre, wirtschaftliche und politische Unterstützung der betroffenen Regionen muss auch der verstärkte Einsatz privater bewaffneter Sicherheitskräfte an Bord der Schiffe diskutiert werden. Dabei sind jedoch eine Reihe rechtlicher aber auch politischer Fragen zu beantworten. Die Bundesregierung unterhält hierzu einen intensiven ressortübergreifenden Dialog unter breiter Betei-

ligung der Wirtschaft. Zudem unterstützt die Bundesregierung die Bestrebungen der Internationalen Maritimen Organisation (IMO), die Bekämpfung der Piraterie auf See weltweit zu koordinieren und zum Erfolg zu führen.

Mit diesem kursorischen Überblick über die aktuellen Aufgabenschwerpunkte der maritimen Koordination wird ersichtlich, dass auch bis zu nächsten maritimen Konferenz wieder viel Arbeit zu leisten ist. Nutzen wir den „Wilhelmshavener Rückenwind“, um gemeinsam wichtige Handlungsempfehlungen zur Verbesserung der Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit der deutschen maritimen Wirtschaft bis zur Achten Nationalen Maritimen Konferenz umzusetzen!

Hans-Joachim Otto

Programm

Siebte Nationale Maritime Konferenz 27.–28. Mai 2011, Wilhelmshaven

Konferenz-Center am
JadeWeserPort/Container Terminal
Wilhelmshaven

Freitag, 27. Mai 2011

11:00 Plenum

Eröffnung der Siebten Nationalen Maritimen Konferenz

Begrüßung

Hans-Joachim Otto

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

Grußworte

Eberhard Menzel

Oberbürgermeister der Stadt Wilhelmshaven

Jörg Bode

Niedersächsischer Minister für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr

Eröffnungsrede

Dr. Philipp Rösler

Bundesminister für Wirtschaft
und Technologie

12:30 Mittagspause/-imbiss

12:30 Pressekonferenz

13:30 Workshops I bis III

15:30 Kaffeepause

16:15 Workshops IV bis VI

18:15 Get-together

19:00 Empfang zur Siebten Nationalen Maritimen Konferenz

Grußwort

David McAllister

Ministerpräsident des Landes Niedersachsen

Sonnabend, 28. Mai 2011**09:00 Plenum****Begrüßung und Moderation****Hans-Joachim Otto**

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

Berichte zu den Ergebnissen der Workshops I bis VI**Workshop I – Schiffbauindustrie****Bernard Meyer**

Geschäftsführender Gesellschafter der Meyer Werft GmbH; Mitglied des Präsidiums des Verbands für Schiffbau und Meerestechnik e. V. (VSM); Chairman of the Community of European Shipyards Associations (CESA)

Workshop II – Hafenwirtschaft & Logistik**Jörg Bode**

Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Niedersachsen

Workshop III – Seeschifffahrt**Enak Ferlemann**

Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Workshop IV – Meerestechnik**Martin Günthner**

Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen

Workshop V – Offshore-Windenergie**Thorsten Herdan**

Vizepräsident der Stiftung Offshore-Windenergie; Geschäftsführer der Fachverbände Power Systems/Motoren und Systeme im Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e.V. (VDMA), Energiepolitischer Sprecher des VDMA

Workshop VI – Klima und Umweltschutz im Seeverkehr**Prof. Dr. Dr. h. c. Peter Ehlers**

Deutscher Nautischer Verein von 1868 e. V. (DNV)

Reden**Dr. Peter Ramsauer**

Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Katherina Reiche

Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

David McAllister

Ministerpräsident des Landes Niedersachsen

Dr. Angela Merkel

Bundeskanzlerin der Bundesrepublik Deutschland

Konferenzresümee und Schlusswort**Hans-Joachim Otto**

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

12:00 Mittagsimbiss**13:00 Ende**

Workshop-Übersicht

Workshop I – Schiffbauindustrie

> Der deutsche Handels- und Marineschiffbau im internationalen Wettbewerb – Werften und Zulieferer vor neuen Herausforderungen <

Moderation/Leitung

Kerstin von Stürmer

Redakteurin Norddeutscher Rundfunk NDR 90,3

Podium

Hans-Joachim Otto

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

Jürgen Seidel

Minister für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Bernard Meyer

Geschäftsführender Gesellschafter der Meyer Werft GmbH; Mitglied des Präsidiums des Verbands für Schiffbau und Meerestechnik e. V. (VSM); Chairman of the Community of European Shipyards Associations (CESA)

Friedrich Lürßen

Sprecher der Geschäftsführung der Fr. Lürssen-Werft GmbH & Co. KG; Stellvertretender Vorsitzender des Verbands für Schiffbau und Meerestechnik e. V. (VSM)

Dr. Lüder Hogrefe

Geschäftsführer der Raytheon-Anschütz GmbH; Mitglied des Vorstands der Arbeitsgemeinschaft Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie im Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e.V (VDMA)

Eckhardt Rehberg

Mitglied des Deutschen Bundestages; Beauftragter der CDU/CSU-Bundestagsfraktion für die maritime Wirtschaft

Meinhard Geiken

Bezirksleiter der IG Metall Bezirk Küste

Berichterstatter Plenum

Bernard Meyer

Geschäftsführender Gesellschafter der Meyer Werft GmbH; Mitglied des Präsidiums des Verbands für Schiffbau und Meerestechnik e. V. (VSM); Chairman of the Community of European Shipyards Associations (CESA)

Einführung

> Analyse der Krise und neue Strategien der Unternehmen zur Sicherung ihrer Wettbewerbsfähigkeit <

Dr.-Ing. Alexander Nürnberg

Geschäftsführender Gesellschafter der HATLAPA Uetersener Maschinenfabrik GmbH & Co. KG; Vorsitzender des Vorstands der Arbeitsgemeinschaft Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie im Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e. V. (VDMA)

> Ordnungs- und industriepolitische Rahmenbedingungen <

Torsten Staffeldt

Mitglied des Deutschen Bundestages; Berichterstatter für Schifffahrt und Häfen der FDP-Bundestagsfraktion

Diskussionsthemen

> Analyse der Krise und neue Strategien der Unternehmen zur Sicherung ihrer Wettbewerbsfähigkeit <

- zukunftsfähige Produktdiversifizierung, Forschung, Entwicklung und Innovation
- Sicherung wehrtechnischer Kernfähigkeiten
- zunehmende Bedeutung von Instandhaltung, Umbau und Modernisierung sowie Service und produktbegleitende Dienstleistungen
- Auftragsfinanzierung
- Ausbildung und Nachwuchssicherung

> Ordnungs- und industriepolitische Rahmenbedingungen <

- Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation
- Exportförderung, z. B. CIRR und Hermes-Bürgschaften
- maritimes Konzept für die Entwicklungszusammenarbeit (bilaterale EZ)
- technische Vorschriftenentwicklung für die Schifffahrt und den Umwelt- und Klimaschutz
- fairer Wettbewerb auf den Märkten

Workshop II – Hafenwirtschaft & Logistik

> Häfen im Aufschwung – Strategien für die Zukunft <

Moderation/Leitung

Jörg Bode

Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Niedersachsen

Podium

Prof. Klaus-Dieter Scheurle

Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Hans-Werner Kammer

Mitglied des Deutschen Bundestages

Klaus-Dieter Peters

Vorsitzender des Vorstands der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA); Präsident des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS)

Erhard Ott

Leiter der Bundesfachbereiche Verkehr und Ver- und Entsorgung der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di)

Rainer Schäfer

Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & C. KG; Präsident des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BÖB)

Dr. Bernhard Brons

Vorstand der Aktien-Gesellschaft „EMS“; Vorsitzender des Verkehrsausschusses des DIHK; Mitglied des Präsidiums der IHK für Ostfriesland und Papenburg

Berichterstatter Plenum

Jörg Bode

Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Niedersachsen

Diskussionsthemen

- Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts im Kontext nationaler Hafenpolitik
- Ausbau der seewärtigen Zufahrten
- Ausbau von Hinterlandanbindungen
- Suprastrukturen
- Vernetzung von Hafenstandorten und -unternehmen
- Qualifizierung und Beschäftigung Langzeitarbeitsloser
- Europäische Hafenpolitik
- Kombiniertes Verkehr zur Verlagerung von Straßengüterverkehr auf Wasserstraße und Schiene
- Verbesserung der wasser- und landseitigen Anbindungen der Binnenhäfen – Wasserstraßennetz
- Klima- und Umweltschutz
- Häfen für die Offshore-Windenergie
- Rolle der Sozialpartner
- Ausbau der Hafeninfrastrukturen
- Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen

Workshop III – Seeschifffahrt

> Deutsche Seeschifffahrt auf Zukunftskurs <

Moderation/Leitung

Enak Ferlemann

Parlamentarischer Staatssekretär beim
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Björn Helmke Moderation

Chefredakteur DVZ Deutsche Logistik-Zeitung

Podium

Michael Behrendt

Vorsitzender des Vorstands der Hapag-Lloyd AG;
Vorsitzender des Präsidiums des Verbands Deutscher
Reeder e. V. (VDR)

Prof. Dr. Ralf Wandelt

Jade Hochschule Wilhelmshaven/Oldenburg/Elsfleth,
Fachbereich Seefahrt

Frank Horch

Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der
Freien und Hansestadt Hamburg

Andreas Mattfeldt

Mitglied des Deutschen Bundestages

Karl-Heinz Biesold

Bundesfachgruppenleiter Schifffahrt der Vereinten
Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di)

Berichterstatter Plenum

Enak Ferlemann

Parlamentarischer Staatssekretär beim
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Diskussionsthemen

- Herausforderungen für die deutsche Seeschifffahrt
- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Schifffahrtsstandortes
- bedarfsgerechte Ausbildung und Ausbildungskapazitäten im maritimen Cluster
- Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord – Steigerung der Attraktivität seemännischer Berufe
- Steigerung der Attraktivität der deutschen Flagge
- Ausrichtung des Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt (Maritimes Bündnis) als zukunftsfähige Plattform zur Bewältigung der Herausforderungen

Workshop IV – Meerestechnik

> Meerestechnik ist Zukunft <

Moderation/Leitung

Martin Günthner

Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen

Podium

Hans-Joachim Otto

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

Prof. Dr. Kümpel

Präsident der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR)

Peter Heinrichs

Geschäftsleiter der WIRTH GmbH

Prof. Dr. Klaus Wallmann

Leiter der Forschungseinheit Marine Geosysteme im Leibniz-Institut für Meereswissenschaften an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel (IFM-GEOMAR)

Dr. Walter L. Kühnlein

Geschäftsführer SEA2ICE Ltd. & Co. KG; Vorsitzender des Vorstands der Gesellschaft für Maritime Technik e. V. (GMT)

Dr. Herbert Aly

Mitglied des Vorstands der ThyssenKrupp Marine Systems AG (TKMS); Vorsitzender der Geschäftsführung der Blohm + Voss Shipyards GmbH und der Blohm + Voss Repair GmbH; Stellvertretender Vorsitz des Verbands für Schiffbau und Meerestechnik e. V. (VSM)

Berichterstatter Plenum

Martin Günthner

Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen

Einführung

> Nationaler Masterplan Maritime Technologien gemeinsam die Wachstumspotenziale in der Meerestechnik nutzen <

Hans-Joachim Otto

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

> Metallrohstoffe aus der Tiefsee – ein Zukunftsfeld mit hohem Entwicklungspotenzial <

Prof. Dr. Kümpel

Präsident der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR)

Peter Heinrichs

Geschäftsleiter der WIRTH GmbH

> CO₂-Speicherung im Meeresboden: Risiken, Chancen, Technologien <

Prof. Dr. Klaus Wallmann

Leiter der Forschungseinheit Marine Geosysteme im Leibniz-Institut für Meereswissenschaften an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel (IFM-GEOMAR)

> Aktuelle Marktchancen in der Meerestechnik <

Dr. Walter L. Kühnlein

Geschäftsführer der SEA2ICE Ltd. & Co. KG; Vorsitzender des Vorstands der Gesellschaft für Maritime Technik e. V. (GMT)

Dr. Herbert Aly

Mitglied des Vorstands der ThyssenKrupp Marine Systems AG (TKMS); Vorsitzender der Geschäftsführung der Blohm + Voss Shipyards GmbH und der Blohm + Voss Repair GmbH; Stellvertretender Vorsitz des Verbands für Schiffbau und Meerestechnik e. V. (VSM)

Diskussionsthemen

> Vorstellung Nationaler Masterplan „Maritime Technologien“ (NMMT) <

> marine mineralische Rohstoffe <

> Carbon Dioxide Capture and Storage (CCS) / Speicherung im Meeresboden <

> aktuelle Marktchancen in der Meerestechnik <

→ Offshore-Öl und -Gas

→ Offshore-Plattformen (inkl. Errichterschiffe für Windparks)

→ intelligente Systeme

Workshop V – Offshore-Windenergie

> Maritimer Wachstumssektor Offshore-Windenergie <

Moderation/Leitung

Jörg Kuhbier

Vorsitzender des Vorstands Stiftung
Offshore-Windenergie

Podium

Dr. Torsten Bischoff

Referatsleiter im Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit

Dr. Tamara Zieschang

Staatssekretärin im Ministerium für Wissenschaft,
Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein

Andreas Wellbrock

Geschäftsfeldleiter WindEnergy Logistics,
Industrie- und Produktionslogistik, Seehafenlogistik
der BLG LOGISTCS GROUP AG & Co. KG

Rüdiger Schaaf

Vorsitzender des Vorstands und Gesellschafter
der SIAG Schaaf Industrie AG

Rüdiger Fuchs

Vorsitzender der Geschäftsführung der
J.J. Sietas KG Schiffswerft GmbH & Co.

Dr. Jörg Buddenberg

Leiter der Abteilung Energie und Umwelttechnik
der EWE ENERGIE AG

Heino Bade

IG Metall Bezirk Küste

Berichterstatter Plenum

Thorsten Herdan

Vizepräsident der Stiftung Offshore-Windenergie;
Geschäftsführer der Fachverbände Power
Systems/Motoren und Systeme im Verband Deutscher
Maschinen- und Anlagenbau e. V. (VDMA);
Energiepolitischer Sprecher des VDMA

Einführung

> Offshore-Windenergie – ein zentraler Baustein des Energiekonzepts <

Dr. Torsten Bischoff

Referatsleiter im Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit

> Ausgewählte Herausforderungen bei der Realisierung von Offshore-Windparks aus administrativer Sicht <

Christian Dahlke

Referatsleiter im Bundesamt für Seeschifffahrt und
Hydrographie (BSH)

> Offshore-Windenergie – Chancen und Herausforderungen für die deutsche Wirtschaft <

Frank Zimmermann

President Offshore REpower Systems AG

Diskussionsthemen

> Energiekonzept <

- Netzfragen
- Finanzierung (KfW-Sonderprogramm)
- Raumordnung und Genehmigungsverfahren

> Vernetzung mit der maritimen Wirtschaft <

- moderne Hafeninfrastrukturen für den Ausbau der
Offshore-Windenergie und Anforderungen an Häfen
für Service und Betrieb der Offshore-Windparks
- internationale Vorschriften und Normung
- Aus- und Weiterbildung

> Wettbewerbsfähigkeit der Offshore-Windenergie sichern <

- Umweltverträglichkeit
- Forschung und Entwicklung
- sonstige Herausforderungen

Workshop VI – Klima und Umweltschutz im Seeverkehr

> Klimawandel – Risiko oder Chance? <

Moderation/Leitung

Prof Dr. Dr. h. c. Peter Ehlers

Deutscher Nautischer Verein von 1868 e. V. (DNV)

Podium

Reinhard Klingen

Ministerialdirektor, Abteilungsleiter im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Valerie Wilms

Mitglied des Deutschen Bundestages

Peter Sierk

Geschäftsführer der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft mbH & Co. KG (FSG); Mitglied im Vorstand des Verbands Schiffbau und Meerestechnik e. V. (VSM)

Frank Leonhardt

Reederei Leonhardt & Blumberg; Mitglied des Präsidiums des Verbands Deutscher Reeder e. V. (VDR)

Dr. Werner Reh

Leiter Verkehrspolitik im Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)

Klaus Deleroi

Senior Vize President MAN Diesel & Turbo SE; Mitglied im Vorstand der AG Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie im Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e. V. (VDMA)

Berichterstatter Plenum

Prof Dr. Dr. h. c. Peter Ehlers

Deutscher Nautischer Verein von 1868 e. V. (DNV)

Einführung

> Energieeffizienz als Pflicht und Chance für die Schifffahrt <

Dr. Hermann J. Klein

Berater des Germanischen Lloyds SE (GL)

> Anpassung an den Klimawandel – Herausforderungen und Lösungsansätze <

Prof. Monika Breuch-Moritz

Präsidentin des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)

Diskussionsthemen

> Klimaschutz <

- Energieeffizienz
- technische Maßnahmen (u. a. Flottenmodernisierung, Verbesserung der Ökobilanz,
- Energy Efficiency Design Index, alternative Antriebe und Treibstoffe)
- betriebliche Maßnahmen
- marktbasierende Maßnahmen

> Anpassung an den Klimawandel <

- häufigere Extremwetterereignisse, Meeresspiegelanstieg, Meereis
- Schifffahrt in den polaren Regionen
- zukünftige Herausforderungen für Häfen

> Umweltschutz <



Nationale Maritime Konferenz

Konferenz – Eröffnungsplenum

Begrüßung

Hans-Joachim Otto

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



Sehr geehrter Herr Minister Bode,
sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Menzel,
sehr geehrter Herr Minister Ramsauer,
sehr geehrte Regierungsvertreter aus den Bundesländern,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete aus dem Europäischen Bundes-, Landes- und Kommunalparlamenten,
meine sehr geehrten Damen und Herren!

Zum Auftakt der Siebten Nationalen Maritimen Konferenz möchte ich Sie ganz herzlich auf dem Gelände des JadeWeserPort in Wilhelmshaven begrüßen.

Ich freue mich sehr, dass Sie alle den Weg hierher zur Siebten Nationalen Maritimen Konferenz gefunden haben.

Ich denke, das ist ein spannendes Umfeld, in dem wir hier tagen. Auf dem Weg zur Konferenz konnten sie einen Blick auf die eindrucksvolle Baustelle werfen.

Hier entsteht der einzige von Ebbe und Flut unabhängige Container-Tiefwasserhafen Deutschlands.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Länder Niedersachsen und Bremen.

Mit einer Gesamtinvestitionssumme von fast einer Milliarde Euro handelt es sich um eines der größten maritimen Infrastrukturprojekte Norddeutschlands.

Der Bau des JadeWeserPort in Wilhelmshaven steht für Aufbruch und Zukunft.

In etwas mehr als einem Jahr wird hier, wo wir jetzt tagen, ein wichtiger Warenumschlagsplatz seinen Betrieb aufnehmen, der den Hafestandort Deutschland prägen und stärken wird.

Wir werden heute schon den Betrieb aufnehmen und den Ort als Ideenumschlagplatz nutzen. Heute und morgen werden wir die Gelegenheit haben, uns intensiv über alle wichtigen aktuellen Themen der maritimen Wirtschaft auszutauschen.

Ich bin sicher, dass die Siebte Nationale Maritime Konferenz an die Erfolge ihrer Vorgänger anknüpfen wird und von ihr wichtige zukunftsweisende Impulse ausgehen werden.

Ich freue mich ganz besonders, dass heute Herr Bundeswirtschaftsminister Dr. Philipp Rösler zu uns sprechen wird. Herr Bundesminister Rösler kann aus zwingenden terminlichen Gründen jedoch erst um ca. 12.00 Uhr zu uns kommen. Ich freue mich aber, dass er sich die Zeit nimmt, um die Siebte Nationale Maritime Konferenz zu eröffnen. Er unterstreicht damit eindrucksvoll, welchen außerordentlich hohen Stellenwert er der maritimen Wirtschaft einräumt.

Zunächst werden Herr Oberbürgermeister Eberhard Menzel für die Stadt Wilhelmshaven und Herr Wirtschaftsminister Jörg Bode für das Land Niedersachsen Grußworte an uns richten.

Ich bitte jetzt Herrn Oberbürgermeister Menzel und im Anschluss Herrn Minister Bode auf die Bühne.

Vielen Dank.

Hans-Joachim Otto

Grußwort

Eberhard Menzel

Oberbürgermeister der Stadt Wilhelmshaven



Sehr geehrter Herr Staatssekretär Otto,
sehr geehrter Herr Minister Bode,
meine Herren Minister und Senatoren,
meine Damen und Herren Staatssekretäre
und Staatsräte,
Abgeordnete des Deutschen Bundestages
und der Landtage,
meine Damen und Herren, die Sie am heutigen
Tag die Gebietskörperschaften unserer Region
vertreten,
meine Damen und Herren aus den Ministerien
des Bundes und der Länder,
meine Damen und Herren der maritimen Wirt-
schaft, der Reedereien, der Häfen, der Wind-
energiebranche, der Werften, der Wissenschaft,
der Verbände,
verehrte Gäste des heutigen Tages!

Ihnen allen sage ich ein herzliches Willkommen zur
Siebten Nationalen Maritimen Konferenz in Wil-
helmshaven, ich freue mich außerordentlich, Sie am
heutigen Tag hier in so großer Zahl im Namen der
Stadt Wilhelmshaven begrüßen zu können!

Der Weg zu diesem Veranstaltungsort hat Ihnen
gezeigt, dass diese Siebte Nationale Maritime Konfe-
renz mit ihrem Standort hier an der Kaikante des
JadeWeserPorts mit dem Containerterminal Wil-
helmshaven ein Alleinstellungsmerkmal besonderer
Art hat. Admiral Tirpitz wird das Wort zugeschrieben:
„Die Deutschen leben mit dem Rücken zum Meer“.

Sie, meine Damen und Herren, werden diese Mari-
time Konferenz heute und morgen mit dem Blick auf
das Fahrwasser des JadeWeserPorts erleben und
damit einem Ausspruch des ehemaligen Wilhelms-
havener Oberbürgermeisters und Wirtschaftsförde-
rers Arthur Grunewald folgen, der in den 60er-Jahren
formulierte: „Wilhelmshaven blickt seewärts!“

Damit diese Konferenz an diesem ungewöhnlichen
Standort stattfinden konnte, waren mutige Ent-
scheidungen notwendig. Für diese Entscheidungen
danke ich der Deutschen Bundesregierung, Frau
Bundeskanzlerin Merkel, danke ich, Herr Minister
Bode, der Niedersächsischen Landesregierung,
Herrn Ministerpräsidenten McAllister!

Wir haben in guter Gemeinsamkeit zwischen Bund, Land und Stadt diese Konferenz vorbereitet, ich bin sicher, hier haben wir gute Voraussetzungen, um die große Palette maritimer Themen zu diskutieren, Probleme und offene Fragen anzusprechen, die ja nicht nur den Nordwesten Deutschlands, die Küste betreffen, sondern wegen ihrer gesamtwirtschaftlichen Bedeutung für die exportorientierte deutsche Volkswirtschaft Auswirkungen haben in die gesamte Bundesrepublik Deutschland!

Meine Damen und Herren, auf dem Weg hierher an die Kaikante werden Sie aber auch bemerkt haben, dass der JadeWeserPort mit dem Containerterminal Wilhelmshaven mit Riesenschritten seiner Vollendung entgegengeht.

Die Länder Niedersachsen und Bremen, Herr Minister Bode, Herr Senator Günthner, haben dieses Projekt gemeinsam angepackt und auf den Weg gebracht. Das einmalig tiefe Fahrwasser der Jade, 18 m unter Seekartennull, die nur 23 Seemeilen betragende Anfahrt vom Verkehrstrennungsgebiet Deutsche Bucht, die hervorragende Radarsicherung durch die Revierzentrale in Wilhelmshaven des Wasser- und Schifffahrtsamtes Nordwest waren mit die entscheidenden Voraussetzungen für dieses an der Deutschen Nordseeküste größte Wasserbau- und Hafenprojekt.

Mit der Entscheidung vor 9 Jahren für den Bau des JadeWeserPorts haben die Länder Niedersachsen und Bremen vorausschauende Weitsicht bewiesen, haben auch in schwierigen Situationen unbeirrbar an dem Projekt festgehalten und es vorangetrieben. Für diese Standhaftigkeit, für das Vertrauen in das Projekt JadeWeserPort sage ich am heutigen Tag, Herr Minister Bode, Herr Senator Günthner, noch einmal Dank dafür, dass auch in finanziell schwierigen Zeiten der Maschinentelegraph in den Kommandozentralen Niedersachsens und Bremens für das Projekt JadeWeserPort immer auf „volle Fahrt“ gestellt war.

Lassen Sie mich am heutigen Tag aber auch Folgendes sagen: Der Ursprung des JadeWeserPorts ist auf Überlegungen zurückzuführen, die es seit Anfang der 90er-Jahre in der Runde der Wilhelmshavener

Hafenwirtschaft gab. Hier wurde die Idee des in das Fahrwasser hineingebauten Containerterminals geboren, dafür wurden andere Unternehmen der maritimen Wirtschaft gewonnen, auch die Politik konnte für diese Idee begeistert und eingenommen werden, die stürmische Entwicklung des Containerumschlages begleitete das Projekt JadeWeserPort ungemein fördernd. Am heutigen Tag gilt mein Dank der Wilhelmshavener Hafenwirtschaftsvereinigung mit ihren angeschlossenen Unternehmen, gilt ihrem Präsidenten John H. Niemann mit seinen Mitstreitern, heute, zu Beginn der Siebten Nationalen Maritimen Konferenz in Wilhelmshaven, erfahren Sie eine eindrucksvolle Bestätigung Ihrer damaligen Vision!

Visionen, so formulierte es der ehemalige Bundespräsident Roman Herzog, seien Strategien des Handelns. Festzustellen ist heute, dass in Wilhelmshaven gehandelt wurde. Das gigantische und anspruchsvolle Bauprojekt wissen wir bei der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft in guten Händen; das Signal dieser Konferenz ist auch, das Projekt liegt voll im Zeitplan, ist in einigen Bereichen sogar vor den eigentlich angedachten Terminen. Dafür, Herr Kluth, Ihnen und Ihrer Mannschaft und der bauausführenden Arbeitsgemeinschaft ein großes Kompliment!

Was wird der JadeWeserPort für Wilhelmshaven bedeuten? Und damit habe ich die Frage schon falsch gestellt, denn der JadeWeserPort mit dem Containerterminal Wilhelmshaven wird nicht nur für die Stadt Wilhelmshaven, nein, er wird für die gesamte Wirtschaftsregion von Wittmund über Friesland und Wilhelmshaven in die Wesermarsch erhebliche Auswirkungen haben. Auswirkungen, die wir uns natürlich im Bereich der Beschäftigung alle wünschen und erhoffen – Beschäftigung, die wir hier an der Küste gut gebrauchen können, wir wollen und müssen die Abbrüche der vergangenen Jahrzehnte wieder auffangen.

Auch deshalb haben wir in der Gemeinsamkeit der Landkreise Wittmund, Friesland, Wesermarsch und der Stadt Wilhelmshaven eine gemeinsame Marketinggesellschaft gegründet, die JadeBay Entwicklungsgesellschaft, mit dieser wollen wir die

Stärken unserer Region bewerben und damit Wachstum generieren – nicht nur mit dem JadeWeserPort, auch mit der bereits ansässigen maritimen Wirtschaft, der Luftfahrtindustrie, dem Tourismus.

Wir bündeln unsere Stärken, und nur in diesem Verbund war es auch möglich, den Flächenausgleich sicherzustellen, der durch den Bau des Hafens erforderlich wurde. Auch diese Gemeinsamkeit, die es ja gerade im Bereich der Wirtschaftsförderung so oft noch nicht gibt, wurde durch den JadeWeserPort gefördert und beflügelt.

Meine Damen, meine Herren, es scheint in diesen Wochen und Monaten fast so, als hätte es die Finanz- und Wirtschaftskrise und den damit verbundenen Einbruch des Welthandels nie gegeben.

Die weltgrößte Containerreederei Maersk hat gerade bei koreanischen Werften 10 Riesen-Containerschiffe bestellt, von denen jedes etwa 190 Mio. Dollar kostet, 18.000 Container fasst so ein Riesenschiff von 400 m Länge, und die Ladung kann schon einmal rund 1 Mrd. Dollar wert sein. Wenn dies die Containerschiffe der Zukunft sind, dann ist der JadeWeserPort der Hafen der Zukunft.

Wenn man auch nüchtern anmerken muss, dass jeder neue Hafen auch ein Wettbewerber ist für die etablierten Häfen, muss man doch feststellen, dass der einzige deutsche Tiefwasserhafen Wilhelmshaven eine unverzichtbare Ergänzung und Verstärkung des deutschen Hafenangebotes sein wird. Der JadeWeserPort wird neben Rotterdam der zweite Tiefwasserhafen für Containerschiffe in Westeuropa sein, mit dem tiefsten und vertiefungsfähigsten Fahrwasser an der deutschen Nordseeküste, und wenn der zweite Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland davon spricht, dass der Erhalt und die Stärkung des maritimen Standortes Deutschland deshalb zu den wichtigsten Zielen und Handlungsfeldern der maritimen Politik der Bundesregierung gehört, dann liegen wir mit dem JadeWeserPort voll im Trend.

Gerade von der unerwartet deutlichen Erholung der Weltwirtschaft und der Zunahme des Welthandels um knapp 11 % im Jahre 2010 hat die maritime Wirtschaft in Deutschland merklich profitiert. Das steigende Seefrachtaufkommen, die spürbar anziehende Tonnageraumnachfrage und die zunehmenden Hafenumschlagsmengen und vor allem die Seeschifffahrt und die Hafenwirtschaft sind wieder auf Wachstumskurs.

Der JadeWeserPort mit dem Eurogate Containerterminal Wilhelmshaven ist auf diese Zuwächse ausgerichtet. Und natürlich setzen wir auf die hier vorhandenen Gegebenheiten, auf das seeschifftiefe Fahrwasser von 18 m unter Seekartennull, auf die kurze Revieranfahrt aus der Deutschen Bucht, auf die Radarsicherung durch die Revierzentrale in Wilhelmshaven; das alles sind unbestreitbare Vorteile des JadeWeserPorts.

Aber nicht nur Tiefgang und kurze Anfahrt sprechen für Wilhelmshaven: Ein Alleinstellungsmerkmal hat der JadeWeserPort mit dem Containerterminal Wilhelmshaven auch dadurch, dass hier in geografisch privilegierter Lage und mit optimalen Verkehrsverbindungen Flächen in einer Größenordnung für die Ansiedlung von hafenaffinen Unternehmen zur Verfügung stehen wie an keinem anderen Hafenstandort.

Ich meine nicht nur die 160 ha der Logistikzone hinter dem eigentlichen Terminal, ich spreche auch von den Flächen des JadeWeserParks in hervorragender Lage direkt im Autobahnbereich vor Wilhelmshaven, ich spreche auch von den mehreren 100 ha im Voslapper Groden hinter der Logistikzone, die zwar im Moment unter europäischem Vogelschutz stehen, bei alternativlosen und konkreten Ansiedlungswünschen unter Beachtung der Kohärenz allerdings nutzbar sind.

Ich will damit, meine Damen und Herren, auch deutlich machen, dass die Menschen aus Stadt und Region gerade auf diesen Flächen ein Mehrfaches an Beschäftigung erwarten, als sie an der Kaikante und auf der Terminalfläche allein entstehen wird. Der Hafentreiber Eurogate, mit dem ja Hamburg

bereits in Wilhelmshaven vertreten ist, hat Angaben zur Zahl der Beschäftigten bis zur vollständigen Auslastung des Containerterminals Wilhelmshaven bis 2016 gemacht, rund 2.000 Arbeitsplätze sollen es werden.

Mit dem Anlaufen des ersten Containerschiffes am 05.08.2012 am JadeWeserPort muss auch der Aufbau eines Güterverkehrszentrums, eines Logistikzentrums verbunden sein. Wir alle wissen, dass entlang der Logistikkette Arbeitsplätze entstehen in den verschiedensten Bereichen. Daran wollen wir partizipieren, deshalb setzen wir darauf, dass hinter dem Terminal eine Wirtschaftszone entsteht, die mit den hafennahen Dienstleistungen wie mit der Containerwartung und Reparatur, mit Zolleinrichtungen, Wiegestellen, Sicherheits- und Bewachungsservice über allgemeine Logistikdienstleistungen wie Lagerhallen für spezielle Güter, dem Zusammenstellen neuer Sendungen, dem Testen und der Qualitätskontrolle der Güter aus den Containern, mit Serviceeinrichtungen wie Lkw-Wartung und Reparatur, Gastronomie und auch mit Industrieansiedlungen wie mit der Güterproduktion oder der Montage und Integration von Teilkomponenten Arbeitsplätze über alle Bereiche hinweg entstehen.

Gerade die Logistik ist Jobmotor der deutschen Wirtschaft, Transport und Logistik sind Branchen der Zukunft. Diese Chancen müssen auch in Wilhelmshaven genutzt werden, ein Unternehmen der Region, die Firma Nordfrost, geht hier voran und wird in einem Teilbereich der Logistikzone die Tiefkühlkapazitäten der Firma Nordfrost erweitern. Auf den Hauptflächen ist geplant, Logistik mit Obst und Gemüse zu betreiben. Im nächsten Monat sollen die Antragsunterlagen eingereicht werden, in einem ersten Gespräch haben sich keine unüberwindbaren Hindernisse ergeben. Investor Horst Bartels erhofft sich von dem Projekt eine Initialzündung, und hat hier die besondere logistische Lage des Hafens als vorteilhaft für seine Planungen eingeschätzt, die in der Endausbaustufe ca. 600 Arbeitsplätze nach sich ziehen werden.

Ein Hafen ist so gut wie seine Anbindung an die Verkehrsträger. Bei der Autobahn gibt es keine Probleme, sie wird momentan um 1,3 km verlängert und zum Beginn des Hafenumschlages fertig sein. Auch dies ist eine Besonderheit des JadeWeserPorts, denn aus dem Hafen heraus fährt man direkt auf die Autobahn. Auch deshalb ist der Baubeginn der A20 wichtig, denn gerade diese Strecke wird Nord- und Osteuropa mit Westeuropa verbinden, sie wird als Seehafen-Hinterlandanbindung die Wirtschaftsräume im Land der deutschen Nord- und Ostseeküste vernetzen, und Herr Staatssekretär Ferlemann hat nicht übertrieben, als er von der Küstenautobahn als „der neuen Wohlstandsachse für den Norden Deutschlands“ sprach.

Die wirtschaftliche Dynamik der A20 wird erheblich sein, und gerade auch mit der Anbindung an die A29 und A28 rücken auch die Märkte in Nordrhein-Westfalen näher an die Nordseeküste, an den JadeWeserPort heran. Diese Chance gilt es zu nutzen.

Der Hafen wird bei seiner Inbetriebnahme an das Schienennetz angebunden sein. Der zweigleisige Ausbau der Eisenbahnstrecke zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg soll jetzt Ende 2012, einige Monate nach Start des JadeWeserPorts, beendet sein. Darauf setzen wir, die Zusagen aus dem politischen Bereich stehen im Raum, jetzt muss diese ambitionierte Zeitachse realisiert werden.

Damit würde eine jahrzehntelange Forderung aus der Region endlich erfüllt, und wenn nicht der JadeWeserPort zur Erfüllung dieser einhelligen Forderung aus der Region führt, dann frage ich mich, was denn sonst noch passieren muss?

Allerdings, und auch dies ist unabdingbar, muss dann in einem engen Zeitfenster die Elektrifizierung mit den entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen an der Strecke folgen, ohne Elektrifizierung und Lärmschutz wäre es nur Stückwerk.

Auch auf dem Luftweg ist Wilhelmshaven, ist die Region gut zu erreichen. Mit unserem regionalen Jade-Weser-Airport, der ältesten wirtschaftlichen Kooperation von Landkreis Friesland und Stadt

Wilhelmshaven, sind wir mit dem Luftraum der Klassifizierung F wetterunabhängig und können mit dem hervorragend ausgebauten Zweibahnensystem Flächenflugzeuge bis 14 t und Hubschrauber bis 20 t im Sichtflug- und Instrumentenflugbetrieb aufnehmen. Auch auf diese Facette werden wir setzen.

Meine Damen und Herren, die Energiewende ist unumkehrbar, wenngleich die Antwort auf die Frage nach dem endgültigen Ausstieg aus der Atomenergie noch zu geben ist. Dabei wissen wir alle, dass der Umstieg auf erneuerbare Energien ein sicherlich sowohl finanziell als auch technologisch enorm anspruchsvoller Weg ist. Der Industriestandort Deutschland benötigt eine sichere und von Unwägbarkeiten freie Stromversorgung, auch deshalb ist klar, dass Brückentechnologie jenseits der Atomkraft mittelfristig unverzichtbar sein wird, dazu zähle ich auch hochmoderne Kohlekraftwerke, von denen das Unternehmen GdF-Suez in Wilhelmshaven, direkt hier neben dem JadeWeserPort, einen 800-Megawatt-Block errichtet. Das Kraftwerk wird mit der besten derzeit verfügbaren Technik ausgestattet, es wird hier in Wilhelmshaven einen Wirkungsgrad von über 46 % erreichen.

Das richtet natürlich auch den Blick auf die erforderlichen Hochspannungsleitungen, die auch für die Weiterleitung des Stroms der auf See entstehenden Offshore-Windparks notwendig sind. Gerade die von mir vorhin genannten Flächen, die in Wilhelmshaven zur Verfügung stehen, lassen uns auch die Möglichkeiten eines Versorgungshafens für die Offshore-Windparks auf See prüfen. Die in den letzten Monaten stark angestiegene Nachfrage nach Standorten von Firmen der Offshore-Windenergie zeigt uns, dass hier erhebliche Potenziale auch für Wilhelmshaven bestehen.

Das Investitionsvolumen in den Ausbau der Offshore-Windenergie wird auf ca. 45 Mrd. Euro geschätzt, es wird einen enormen Wachstumsschub für die deutschen Küsten mit sich bringen. Hier wollen wir, auch mit der Möglichkeit, weitere Windenergieanlagen in Wilhelmshaven auf noch auszuweisenden Flächen aufzustellen, die Anfragen namhafter Firmen nutzen, um diese zu einer Ansiedlung in

Wilhelmshaven zu bewegen. Hier sehen wir eine Zukunftschance für Wachstum und Wertschöpfung in unserer Stadt.

Gleichzeitig rückt damit der Standort Etzel in den Blickpunkt, wo ein Großteil der strategischen Rohölreserve der Bundesrepublik und anderer EU-Staaten in unterirdischen Kavernen eingelagert ist. Auch könnten die Kavernen für ein kommendes Flüssigerdgasprojekt in Wilhelmshaven interessant werden.

Das Projekt der Anlandung verflüssigten Erdgases über den Hafen Wilhelmshaven ist noch nicht vom Tisch, die Pläne für das erste deutsche Flüssigerdgas-terminal in Wilhelmshaven sind noch für drei Jahre optiert, auch hier könnte eine Einlagerung in Etzel erfolgen, und auch bei der Speicherung von Wasserstoff könnte der Salzstock eine wichtige Rolle in der Zukunft spielen.

Der niedersächsische Innenminister Uwe Schünemann hat gestern noch einmal die Wichtigkeit von freien und sicheren Seewegen betont, die ein Kernanliegen der Völkergemeinschaft seien und auch insbesondere Lebensadern der deutschen Wirtschaft sind. In diesem Zusammenhang hat er gefordert, die operativen Möglichkeiten und Fähigkeiten voll auszuschöpfen.

Dies lenkt unseren Blick darauf, dass maritime Wirtschaft und die Wertschöpfung aus weltweiten maritimen Verbindungen in unserem Land immer auch etwas mit der Sicherheit – und zwar Sicherheit im Sinne des englischen Begriffes Security – zu tun hat.

Als Oberbürgermeister des größten deutschen Marinestandortes möchte ich heute kurz auf die Bedeutung der Marine und der Bundeswehr hinweisen. Ohne die noch heute modernen Gedanken eines Prinzen Adalbert von Preußen zur Bedeutung des Welthandels für die Wohlfahrt eines Landes und seiner Sicherung durch Marinestreitkräfte vor mehr als 150 Jahren wäre die Stadt Wilhelmshaven nie gegründet worden.

Die wesentlichen Erkenntnisse zu den natürlichen Vorteilen des tiefen und geschützten Fahrwassers der Jade, auf denen auch die Planungen des JadeWeserPorts basieren, gründen sich auf Marineplanungen. Nirgendwo in Deutschland finden Sie eine so enge und positive Symbiose zwischen ziviler Handelsschifffahrt und der „Grauen Dampfer-Reederei“ – wie die zivile Schifffahrt die Marine gerne betitelt.

Ich bin überzeugt, dass Verteidigungsminister de Maizière, als er in der letzten Woche bei seinem Antrittsbesuch bei der Marine die Ansicht äußerte, dass die Bedeutung der Marine in Zukunft eher noch zunehmen werde, die richtigen Schlussfolgerungen in unserem „maritimen Jahrhundert“ gezogen hat. Bekanntlich steht die Bundeswehr und damit die Marine vor einer Neuausrichtung, als eine „Armee im Einsatz“.

Für die Anforderungen bietet Wilhelmshaven effiziente Lösungen, „wir können halt Marine gut“. Von der Instandsetzungskapazität im Marin Arsenal über den leistungsfähigen Marinestützpunkt bis zu modernsten Trainings- und Entwicklungsmöglichkeiten in Kommandoführungssystemen. Alle bisherigen Auslandseinsätze begannen hier in Wilhelmshaven. Wer an dieser Expertise der Marine Zweifel hat, dem empfehle ich, den hier an der Kai-kante liegenden Einsatzgruppenversorger „Berlin“ in einer der Sitzungspausen einmal näher zu betrachten.

Meine Damen und Herren, früher sagte man: „Deutschland endet an der Küste“. Heute sage ich Ihnen: Hier an der Küste beginnt Deutschland, mit dem JadeWeserPort und dem Containerterminal Wilhelmshaven beginnt hier die Wertschöpfungskette von Hafenwirtschaft und Logistik, mit dem JadeWeserPort werden wir auch Bestandteil der europäischen maritimen Verbundwirtschaft, Schnittstelle zwischen Land- und Seeverkehr und damit Bestandteil internationaler Transportketten, maritimes Dienstleistungszentrum und Industriestandort mit großer regionaler und volkswirtschaftlicher Bedeutung.

Wer daran noch zweifelt, betrachte sich die Initiative „Land voraus“ dreier nordwestdeutscher Sparkassen, der Landessparkasse zu Oldenburg, der Sparkasse Wilhelmshaven und der Sparkasse Leer/Wittmund. Mit ihrer gemeinsamen Initiative bündeln sie Kompetenzen, bilden Synergien, um die Entwicklungspotenziale des Hafens zu nutzen!

Das, meine Damen und Herren, ist der richtige Weg – diese Maritime Konferenz in Wilhelmshaven findet am JadeWeserPort statt, rückt das zentrale maritime Infrastrukturprojekt hier in Niedersachsen in den Blickpunkt des Interesses, bestärkt uns in unseren Chancen, lässt uns Fahrt aufnehmen, so wie die Maritime Konferenz heute Nachmittag in den Workshops Fahrt aufnehmen wird, Ihnen allen wünsche ich eine erfolgreiche Siebte Nationale Maritime Konferenz hier in Wilhelmshaven, auf dieser Konferenz wird maritime Zukunft gestaltet, der Wind weht, die Segel sind gesetzt, wir nehmen Fahrt auf, der Kurs liegt an!

Eberhard Menzel

Grußwort

Jörg Bode

Niedersächsischer Minister
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr



Sehr geehrte Damen und Herren,

im Namen der niedersächsischen Landesregierung möchte ich Sie hier auf dem JadeWeserPort ganz herzlich willkommen heißen.

Ich glaube, Sie gehen mit mir konform, wenn ich feststelle: Dies ist für eine Konferenz ein in jeder Hinsicht ungewöhnlicher Ort. Zwar direkt am Wasser, aber zugegebenermaßen eine Baustelle.

Eine Baustelle, auf der sich jede Menge tut – nur heute hat die JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft wegen unserer Konferenz eine Ausnahme gemacht und Ihre Arbeit ruhen lassen.

Wir freuen uns außerordentlich, dass der Bund diese Maritime Konferenz auf dem neuen JadeWeserPort stattfinden lässt. Der neue Container-Terminal Wilhelmshaven ist ein wichtiger Pfeiler im Gebäude der Deutschen Maritimen Wirtschaft.

Er wird künftig die Ladungsströme beeinflussen und für den internationalen Schiffsverkehr – zumal für die Großcontainerschiffe – eine neue Destination werden.

Sehr geehrte Damen und Herren, gestatten Sie mir deshalb, Ihnen zu Beginn kurz die Geschichte dieses Hafens zu erzählen:

Der JadeWeserPort Wilhelmshaven steht als Jahrhundertprojekt im Mittelpunkt niedersächsischer Wirtschafts- und Verkehrspolitik.

Er wird zu einem neuen bedeutsamen Ankerpunkt an der norddeutschen Küste. Eine Besonderheit dieses Projektes ist es, dass sich Bremen und Niedersachsen gemeinsam an die Realisierung gewagt haben.

Beide Länder haben viel investiert, sowohl an finanziellen Mitteln aber auch an Arbeit. Ich gehe gemeinsam mit meinem Bremischen Kollegen davon aus, dass langfristig auch beide Länder von dem Erfolg profitieren werden.

Es macht schon ein wenig stolz, wenn man einen Beitrag leisten konnte, um dieses zukunftsweisende Infrastrukturprojekt zu realisieren.

Wenn wir heute auf den zukünftigen Terminalflächen für die Maritime Konferenz eine regelrechte Zeltstadt aufgebaut haben, dann kann man sich kaum vorstellen, dass vor drei Jahren, genau an dieser Stelle, nur tiefes Wasser war. Im März 2008 haben die Bauarbeiten für dieses Projekt begonnen. Ab diesem Zeitpunkt mussten auch die letzten Skeptiker überzeugt sein: der Hafen kommt!

Vor diesem Baubeginn war aber noch einiges zu tun. Das Projekt als solches hatte einen wesentlich längeren Vorlauf. Als besonderes Novum sollte ein Containerhafen an der Küste eines Bundeslandes, aber unter Beteiligung von – zunächst – zwei weiteren Bundesländern, nämlich Bremen und Hamburg, gebaut werden.

Vor elf Jahren, genauer gesagt am 30. März 2001, fiel die gemeinsame Entscheidung für den Standort Wilhelmshaven.

Die drei Länder wollten eine neue gemeinsame Hafenpolitik ausrufen. Ein Jahr später – im Mai 2002 – schied dann allerdings die Freie und Hansestadt Hamburg leider aus diesem Bündnis aus.

Die Realisierung blieb bei Bremen und Niedersachsen, die von den enormen Potenzialen überzeugt waren.

Zunächst galt es, 11 Mio. € für die Vorplanungen einzusammeln.

Dann konnten die Voruntersuchungen gestartet und mit der Vorbereitung der Unterlagen für das umfangreiche Planfeststellungsverfahren begonnen werden.

Was sich jetzt so leicht und selbstverständlich anhört, war eine Herkulesaufgabe. Denn man konnte nicht auf Erfahrungen aus vergleichbaren Projekten zurückgreifen. Dieser Containerhafen war und ist als erster echter Tiefwasserhafen in Deutschland eine Besonderheit.

Der Planfeststellungsbeschluss der Wasser- und Schifffahrtsdirektion ist daher auch ein dickes Buch geworden, er umfasst mehr als 1.200 Seiten.

Meine Damen und Herren, diejenigen von Ihnen, die das Projekt schon etwas länger verfolgen, wissen, dass mit dem Planfeststellungsverfahren und der zeitgleich laufenden Bauvergabe die eigentlichen Probleme zum Teil erst anfangen.

Sowohl gegen die Vergabeentscheidung für die Bauleistungen als auch gegen den Planfeststellungsbeschluss wurden Klagen eingereicht. Und wer schon einmal mit solchen Verfahren zu tun hatte weiß, dass dies zwangsläufig zu Verzögerungen führt.

Wobei ich es den jeweils Klagenden nicht verdenken kann, alles versucht zu haben. Es ging schließlich um viel Geld und einen erheblichen Eingriff in die Natur mit entsprechenden Belastungen für die Anlieger.

Zum Glück hatten wir dann im März 2008 einen rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss und mit der Arbeitsgemeinschaft um das Unternehmen Bunte auch einen erfahrenen engagierten Bauunternehmer. Der Bau konnte also endlich beginnen.

Mittlerweile ist eine Fläche von etwa 360 Hektar fertiggestellt. Das entspricht rund 500 Fußballfeldern – ein Vergleich, der im Jahr der Frauenfußball-Weltmeisterschaft wieder besonders angebracht ist.

Doch die Fläche allein macht noch keinen Hafen. Der zukünftige Betreiber des Container-Terminals, die Eurogate Container-Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG, ist schon kräftig dabei, die so genannte Suprastruktur zu errichten.

Zeitgerecht zur heutigen Konferenz wurden beispielsweise die ersten Asphaltflächen fertiggestellt. Dass das gesamte Projekt von Anfang an zukunftsorientiert geplant und umgesetzt wird, zeigt sich immer wieder.

So hat Eurogate in Bezug auf die neuen Containerbrücken für den Hafen auch sehr vorausschauend gehandelt. Diese Brücken sind nämlich schon auf die allerneueste Schiffsklasse der Großreederei Maersk ausgerichtet.

D. h., auch die Giganten mit bis zu 18.000 Standardcontainern Landung können problemlos in Wilhelmshaven gelöscht werden.

Sehr geehrte Damen und Herren, nachdem ich Sie jetzt ein wenig mit der Historie vertraut gemacht habe, möchte ich noch einen kleinen Ausblick in die Zukunft wagen.

Es geht hier aber nicht um ferne Visionen: Im Gegenteil, die Chancen, die ich in den kommenden Jahren für diesen Standort sehe, halte ich für sehr realistisch.

Nachdem der Container-Umschlag die Zahlen aus dem Rekordjahr 2008 wieder eingeholt hat und die Reedereien – allen voran die Reederei Maersk – große Gewinne verbuchen, ist die Auslastung des JadeWeserPorts Wilhelmshaven schon in deutlich weniger als zehn Jahren zu erwarten.

Aber, meine sehr geehrten Damen und Herren, es geht ja nicht nur um den Hafen allein. Zum JadeWeserPort Wilhelmshaven gehört auch die Logistikzone, die landseitig an die Terminalflächen angrenzt.

Diese Flächen begründen das besondere Alleinstellungsmerkmal und einen wesentlichen Standortvorteil des Hafens.

Denn in keinem Container-Tiefwasserhafen Nordeuropas finden Sie in unmittelbarer Nähe zu den Terminals eine so große, zusammenhängende Fläche, die industrielle Ansiedlungen im großen Maßstab ermöglicht.

Auf diesen insgesamt 140 Hektar in privilegierter Lage finden vor allem hafennahe Dienstleister und Logistikunternehmen optimale Standortbedingungen.

Ziel ist es, dort Unternehmen anzusiedeln, die sich mit der Bearbeitung von ein- und ausgehenden Seegütern und/oder deren Lagerung, Transport und den damit verbundenen Dienstleistungen beschäftigen. Die Vermarktungsaktivitäten für diese Flächen auf der Logistikzone laufen auf Hochtouren.

Sowohl für den Hafenbetrieb als auch die Flächenvermarktung ist es wichtig, den Hafen auch international erfolgreich zu vermarkten.

Deshalb war die JadeWeserPort Logistics Zone GmbH als Vermarktungsgesellschaft zusammen mit dem Betreiber Eurogate und weiteren regionalen Akteuren Anfang März diesen Jahres gemeinsam auf einer Werbetour im asiatischen Raum. Überall – sei es Tokio, Seoul oder Peking gewesen – stieß der Hafen auf großes Interesse.

Es ist zu erwarten, dass fünf Jahre nach Inbetriebnahme des Hafens nur noch wenige Flächen auf dieser Logistikzone frei sein werden.

Direkt hinter dem Deich stehen aber noch weitere Flächen in der Größenordnung von rd. 400 ha für Gewerbeansiedlungen zur Verfügung, die wir zeitnah entwickeln werden.

Liebe Konferenzteilnehmerinnen und Konferenzteilnehmer, wenn wir die aktuellen erfreulichen Wirtschaftsdaten und Containerumschlagszahlen sehen, bringt uns das zu der Überlegung, ob der jetzige JadeWeserPort ausreichend Kapazitäten auch für die kommenden Jahrzehnte hat.

Ich sage Jahrzehnte, weil mindestens ein Jahrzehnt erfahrungsgemäß von der Planung bis zur Realisierung eines solchen Hafens ins Land geht.

Wenn uns die aktuellen Prognosen bestätigen, dass die bestehenden Containerumschlagskapazitäten der Nord-Range vermutlich schon im Jahr 2018 erschöpft sein werden, dann müssen wir heute schon unsere Überlegungen für einen zweiten Hafen konkretisieren.

Im Gegensatz zum aktuell im Bau befindlichen Hafen sollen dann nicht nur der Betrieb, sondern auch der Bau selbst von privaten Investoren übernommen werden.

Um jetzt zukunftsweisend und strategisch zu handeln, soll zunächst eine Art Machbarkeitsstudie für einen zweiten Hafen erstellt werden. Auf dieser Grundlage kann dann das erforderliche Planfeststellungsverfahren betrieben werden.

Hinsichtlich potenzieller Investoren und Betreiber geht das Land ergebnisoffen auf sämtliche Interessenten für einen solchen Hafen zu.

Wenn diese Zukunftsaussichten auch alle eintreten sollen, dann liegt in Sachen Hinterlandanbindung noch einiges vor uns. Erfreulicherweise wird die Zweigleisigkeit der Bahnstrecke auch rechtzeitig hergestellt.

Aber trotzdem müssen wir weiter darauf bestehen und alles daransetzen, dass auch die Elektrifizierung und die Ertüchtigung der restlichen Bereiche einschließlich des Lärmschutzes schnellstmöglich realisiert werden.

Denn dies sind wesentliche Voraussetzungen für den Erfolg und die Akzeptanz des Gesamtprojekts.

Sehr geehrte Damen und Herren, im Rahmen der Nationalen Maritimen Konferenz werden wir heute Nachmittag in 6 Workshops die zentralen Fragen der maritimen Wirtschaft behandeln.

1. Da ist zunächst der **Schiffbau**, eine Branche, die deutschland- und europaweit die Krise leider noch nicht überwunden hat.

Die strukturellen Überkapazitäten, die Wettbewerbsverzerrungen zu außereuropäischen Konkurrenten, aber auch die Chancen der deutschen Werften im Bereich der Innovation und der Spezialschiffahrt werden hier auszuloten sein.

Niedersachsen nimmt bezüglich der deutschen Werften seit Jahren eine Spitzenstellung ein und ist – bezogen auf die Arbeitsplätze und Wertschöpfung der Werften – bundesweit Spitzenreiter.

Angeführt von der Meyer Werft werden an den Flussmündungen von Ems, Weser und Elbe in insgesamt 19 Seeschiffswerften Schiffe für den Weltmarkt gefertigt mit den Schwerpunkten: Kreuzfahrtschiffe, Mega-Jachten, Rettungsboote und andere Spezialschiffe, z. B. mit SWATH-Technologie.

2. Kommen wir zur **Schiffahrt**, einem Bereich, in dem Niedersachsen als zweitgrößter Reederstandort nach Hamburg ebenfalls erhebliche Interessen hat.

Mit über 160 Reedereien – ganz überwiegend mittelständisch geprägt – haben niedersächsische Reeder einen erheblichen Teil der deutschen Container- und Spezialschiffsflotte. Schwerpunkte dabei sind die Reeder der Unterems sowie an der Unterelbe.

Die Krise ist in der Schiffahrt teilweise infolge der Konjunktur überwunden, jedoch nur bedingt. Es wird darüber zu reden sein, inwieweit die Reedereien bei der Ausbildung, bei der finanziellen Risikoabsicherung, aber auch im Kampf gegen die Piraterie Unterstützung bedürfen.

Wir sehen einem interessanten Workshop entgegen.

3. Workshop II wird sich mit den **Häfen** beschäftigen. Dieser Workshop, in dem ich die Ehre habe, ihm vorzusitzen, wird sich im Wesentlichen mit der unverzichtbaren Erhaltung und Stärkung der Leistungsfähigkeit der Häfen beschäftigen.

Die deutschen Seehäfen sind ein bedeutender Teil der insgesamt weiter wachsenden Logistikbranche des Landes.

Sie sind Dreh- und Angelpunkt der Güter, die zur Versorgung der Bundesrepublik Deutschland dienen, und tragen maßgeblich zur Sicherung der Exportfähigkeit der deutschen Wirtschaft bei.

Die Häfen sind die Kernelemente von Güterverkehr und Logistik. Mit Blick auf die fortschreitende Globalisierung und enge wirtschaftliche Verflechtung innerhalb des europäischen Wirtschaftsraums, kommt ihnen nicht nur nationale, sondern auch europäische und weltweite Bedeutung zu.

Insbesondere die Umsetzung der einzelnen Bausteine des Nationalen Hafenkonzeptes der Bundesregierung ist deshalb besonders wichtig. Diese Bedeutung sollte auch bei allen Überlegungen zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes Beachtung finden.

4. Die **maritimen Technologien** spielen zukünftig eine zunehmende Rolle. Nicht nur die Suche nach Öl und Gas, auch die Gewinnung mariner mineralischer Rohstoffe entwickelt sich zu einem Kernthema.

Dabei gilt angesichts der Ölkatastrophe vor Alabama die Devise „Safety first“. Dies sind wir den Menschen, vor allem aber auch der Umwelt schuldig. Auch hier sind neue innovative Technologien gefragt, mit denen die deutsche Wirtschaft punkten kann.

Der Nationale Masterplan Maritime Technologien, der in Workshop VI diskutiert wird, soll hier für die nächsten Jahre die Marschroute bestimmen.

Schon von der zahlenmäßigen Besetzung her ist der 5. Workshop zum Thema **Offshore** mit Abstand der „Knüller“ aller Workshops.

Die Offshore-Wirtschaft ist seit Langem ein Hoffnungsträger für die gesamte maritime Wirtschaft, von den Reedern über die Werften bis hin zu maritimen Dienstleistern und Häfen. Durch die Ereignisse in Japan ist die Diskussion um einen Ausbau der Offshore-Standorte weiter befeuert worden.

Umgekehrt verliert man bei dieser etwas euphorischen Sicht bisweilen aus den Augen, dass auch im Offshore-Bereich noch Fallstricke, Hindernisse und Risiken liegen, über die man offen und ehrlich diskutieren muss.

Gerade wer die Offshore-Industrie nachhaltig am Markt platzieren will, muss auf eine solide handfeste Entwicklung achten. Dies gilt auch für die Finanzierung. Ich bin außerordentlich gespannt auf die Ergebnisse dieses Workshops.

Für Niedersachsen gilt: Niedersachsen ist als Offshore-Standort in einer einzigartigen Position. Im niedersächsischen Hoheitsbereich und der darin vorgelagerten Wirtschaftszone liegt der Großteil der geplanten Offshore-Windparks.

Dies ist bereits jetzt zu spüren bei den Aktivitäten der Hersteller nahe der Häfen von Emden und Cuxhaven. Dort konnten inzwischen weit über 1.000 neue Arbeitsplätze durch die Offshore-Industrie geschaffen werden. Weitere werden folgen.

Darüber hinaus wird im Bereich der Forschung – etwa in den maritimen Kompetenzzentren in Leer und Emsfleth – sowie speziell auch bei der Unterhaltung und Wartung sowie Versorgung ein Markt entstehen, der aus der geografischen Situation heraus geradezu auf Niedersachsen und seine Häfen hinausläuft.

Wir werden diese Entwicklung nicht nur beobachten, sondern kräftig unterstützen und dabei mitwirken.

6. Schließlich und endlich wird sich ein eigener Workshop mit **Klima- und Umweltfragen** beschäftigen. Auch dieser Workshop strahlt in die vorhandenen klassischen Branchen ab – bietet er etwa doch möglicherweise den Werften eine Chance, durch Technologievorsprung das so genannte „green shipping“ zu befördern.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, welches Interesse die maritimen Themen haben, zeigt mir auch ein Blick auf unsere Gästeliste.

Nahezu 1.000 Personen aus dem öffentlichen Leben, der Politik, der Wirtschaft und der Gewerkschaften haben den Weg hierhin gefunden.

Fast 40 Abgeordnete des Deutschen Bundestages und des Niedersächsischen Landtages sind hier vertreten – auch dies belegt das Interesse an den maritimen Fragen.

Wir hoffen natürlich sehr, dass dieses Interesse auch bei den späteren Beratungen in den entsprechenden Gremien seinen Niederschlag findet und bei der einen oder anderen Frage vielleicht die Dinge in einem etwas anderen – sozusagen maritimen Licht – erscheinen lässt.

Ich darf bei dieser Gelegenheit darauf hinweisen, dass die Möglichkeit besteht, morgen Mittag, direkt im Anschluss an die Konferenz mit kleinen Bussen sowie einem Schiff die Baustelle insgesamt zu erleben: Ihre Größe, ihre Lage in der Fläche und ihr Potenzial. Die Gleisanbindung – von hier aus nicht zu sehen – ist bereits komplett fertig und kann ebenso in Augenschein genommen werden, wie die Kaikante oder die in der Entstehung befindliche Logistikzone, die sich an das Hafengeschehen anschließt.

Und nun wünsche ich allen Teilnehmern einen interessanten und erfolgreichen Verlauf der Siebten Nationalen Maritimen Konferenz.

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Jörg Bode

Eröffnungsrede

Dr. Philipp Rösler

Bundesminister für
Wirtschaft und Technologie



Der nachfolgende Redetext entspricht inhaltlich, aber nicht vollständig wortgleich der frei gehaltenen Rede des Bundesministers.

Sehr geehrter Herr Kollege Bode,
sehr geehrter Herr Menzel,
sehr geehrter Herr Kollege Ramsauer,
sehr geehrte Regierungsvertreter
aus den Bundesländern,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete
aus den Bundes-, Landes- und Kommunal-
parlamenten,
sehr geehrte Damen und Herren!

JadeWeserPort

Diese absolut meeresnahe Traumlage ist ideal, um das maritime Netzwerk in Deutschland weiter zu stärken.

Ich blicke nicht nur auf die versammelte Kompetenz der deutschen maritimen Wirtschaft.

Ich habe auch direkten Blick auf die Nordsee.

Hier am JadeWeserPort ist eine Aufbruchsstimmung zu spüren.

Ich bin mir sicher, dass der neue Hafen ein wichtiger Wirtschaftsfaktor hier im Nordwesten Deutschlands wird.

Erste Neuansiedlungen kündigen sich an.

Der Hafen ist eine große Chance für Wilhelmshaven, für Niedersachsen und für Deutschland.

Netzwerk maritime Wirtschaft

Chancen bietet auch die Nationale Maritime Konferenz.

Zum siebten Mal startet dieser kraftvolle, branchenübergreifende Dialog.

Hier treffen Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbände aufeinander.

Hier trifft Politik auf Wirtschaft.

Hier trifft Bundesebene auf Landesebene.

Hier treffen Praktiker aus Schiffbau und Meerestechnik auf die Zulieferer.

Hier trifft die Hafenwirtschaft auf die Seeverkehrswirtschaft.

Der gemeinsame Meinungs- und Erfahrungsaustausch bringt uns noch näher zusammen.

Das maritime Netzwerk wird immer engmaschiger und stabiler.

Dieser Zusammenhalt der gesamten Branche ist ein ganz großer Vorteil der maritimen Wirtschaft. Als niedersächsischer Politiker ist mir dieses Netzwerk nicht neu. Für uns Niedersachsen hat die maritime Wirtschaft eine ganz besondere Bedeutung. Wir lieben unser Meer, unsere Häfen und unsere Werften.

An der letzten Nationalen Maritimen Konferenz habe ich noch als niedersächsischer Wirtschaftsminister teilgenommen.

Jetzt bin ich hier als Bundeswirtschaftsminister.

Und in dieser Funktion kann ich hier ganz klar sagen: Die maritime Wirtschaft ist keine reine Küstenveranstaltung. Sie ist von bundesweiter Bedeutung. 40 % des Gesamtumschlags des Hafens Hamburg im Jahr 2009 wurden mit Gütern aus Bayern, Baden-Württemberg, Hessen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen realisiert. Die Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie ist in allen Bundesländern präsent, im Norden wie im Süden des Landes. Insgesamt wird fast die Hälfte des Umsatzes der Schiffbau- und Offshore-Industrie in küstenfernen Bundesländern erbracht.

Die maritime Wirtschaft ist eines der Kraftzentren unserer exportorientierten deutschen Volkswirtschaft.

Die deutschen Seehäfen sind nicht wegzudenkende Drehscheiben der internationalen Handelsströme. Ohne sie läuft nichts in einer Exportnation wie Deutschland!

Ca. 95 % des interkontinentalen Warenaustauschs erfolgen über den Seeweg.

90 % des europäischen Außenhandels erfolgt über den Seeweg.

Deutschland transportiert ca. 60 % seines Exports über den Seeweg und erhält einen Großteil seiner Rohstoffe über ihn.

Die Bundesregierung ist sich dieser Schlüsselrolle der maritimen Wirtschaft sehr bewusst. Wir wollen die maritime Wirtschaft in Deutschland weiter stärken. Für dieses Ziel stehe ich ganz persönlich ein. Und dafür steht unser Koordinator für die maritime Wirtschaft, Herr Staatssekretär Otto.

Erholung nach der Krise

Meine Damen und Herren, die maritime Wirtschaft wurde von der Krise hart getroffen. Der Begriff der Auflieger ist mittlerweile auch Laien bekannt. Die steigende Zahl dieser Auflieger wurde vor etwa drei Jahren zum Inbegriff der Krise. Sinkende Charterraten, niedrige Umschlagszahlen in den Häfen, ausbleibende Schiffbauaufträge – maritime Unternehmen gerieten in schwere Existenznöte. Doch auch in schweren Gewässern haben die Unternehmen nicht aufgesteckt.

Die Werften haben ihr Produktangebot an die gewandelten Erfordernisse des Wettbewerbs angepasst. Sie haben sich mit großer Anstrengung neu aufgestellt. Sie haben sich dem Spezialschiffbau zugewandt. Die ersten Erfolge dieser Strategie stellen sich ein.

Heute können wir sagen, dass die maritime Wirtschaft besser durch die Krise gekommen ist, als dies von vielen erwartet wurde.

Die Unternehmen der maritimen Wirtschaft haben unternehmerisches Denken gezeigt.

Der Aufschwung in der deutschen Wirtschaft hat deshalb auch einen maritimen Anteil.

Die maritime Wirtschaft hat wieder Land in Sicht.

Maßnahmen der Bundesregierung

Das Lob hierfür gehört zuerst den Unternehmen selbst.

Aber auch die Politik trägt ihren Teil bei.

Die Bundesregierung unterstützt die maritime Wirtschaft an vielen Stellen.

Diese Bundesregierung hat die Förderung von Forschung und Entwicklung im Schiffbau bis heute um gut 30 % und in der mittelfristigen Finanzplanung gar um gut 50 % erhöht.

Diese Bundesregierung hat die Innovationshilfen im Bereich des Schiffbaus optimiert und in der Höhe mehr als verdoppelt. Mein Dank gilt hier auch den Haushaltspolitikern des Deutschen Bundestages. Diese Bundesregierung hat maßgeblich zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Werften im Export beigetragen.

Seit November 2009 wurden Schiffsaufträge im Umfang von fast sechs Milliarden Euro mit CIRR-Zinsausgleichsgarantien begleitet. In diesem Zeitraum wurden zudem Schiffsexporte in Höhe von mehr als 5 Milliarden Euro durch Exportkreditgarantien des Bundes abgesichert.

Das alles hat zu neuen Aufträgen in Milliardenhöhe beigetragen.

Sie sehen: Die Bundesregierung nutzt alle ihre Spielräume bei den Finanzierungsinstrumenten, um deutsche Werften im internationalen Wettbewerb zu unterstützen.

Und ich kann Ihnen versichern: Das wird mit mir als Bundeswirtschaftsminister so bleiben!

Zusammen mit den Landesbürgschaften für den Schiffbau können die Werften damit auf ein hervorragendes Fördersystem zurückgreifen.

Die Bundesregierung unterstützt die maritime Wirtschaft über die reinen Fördersysteme hinaus.

Z. B. stellen wir im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik und im Nationalen Hafenkonzept entscheidende Weichen für die Hafenwirtschaft.

Hier geht es vor allem um den Ausbau der seewärtigen Zufahrten und der Hinterlandanbindungen. Und auch hier geht es um eine verbesserte Kooperation.

Die Bundesregierung will leistungsfähige Seehäfen in Deutschland.

Sie haben eine hohe gesamtwirtschaftliche Bedeutung.

Ein anderes Beispiel ist die Entwicklungszusammenarbeit.

Hier setzt sich mein Kollege Niebel dafür ein, dass die Interessen der deutschen maritimen Wirtschaft besser berücksichtigt werden.

Zudem handeln wir angesichts der immer brutaler werdenden Piratenüberfälle im Indischen Ozean. Der Maritime Koordinator hat hierzu einen umfassenden ressortübergreifenden Dialog mit der betroffenen Wirtschaft und den Verbänden ins Leben gerufen.

Ich bin mir sicher, dass hier rasch weitere konkrete Handlungsvorschläge erarbeitet und umgesetzt werden können.

Ordnungspolitik

Wir schaffen mit unserer maritimen Politik günstige Rahmenbedingungen.

Die Hebel auf volle Kraft voraus müssen die Unternehmen allerdings selbst legen.

Das gehört zur Aufgabenteilung in einer sozialen Marktwirtschaft.

Die Bundesregierung hat das Kriseninstrumentarium entsprechend der wirtschaftlichen Erholung auslaufen lassen. Wir stehen für einen marktwirtschaftlichen Ansatz – auch in der maritimen Wirtschaft.

Marktwirtschaft und Ordnungspolitik sind keine Frage dogmatischer Versessenheit.

Es sind Konzepte, die die gesamte Volkswirtschaft schützen

vor politisch motivierter Einflussnahme,

vor unfairer Wettbewerbsverzerrung,

vor langfristig steigender Belastung mit Steuern und Abgaben sowie

vor Benachteiligung kleiner und mittelständischer Betriebe.

Ich sage ganz klar:

Eine wettbewerbsorientierte Ordnungspolitik ist die Richtschnur unserer Politik.

Das gilt auch im maritimen Bereich: Wir investieren in Ausbildung, Innovation, Forschung und Entwicklung.

Wir schaffen Rahmenbedingungen für Wachstum und Beschäftigung, anstatt einzelne Unternehmen zulasten anderer zu protegieren.

Wir stärken Wettbewerbsfähigkeit, anstatt an Subventionswettläufen teilzunehmen.

Wir vertrauen auf unternehmerische Eigenständigkeit und unternehmerisches Verantwortungsbewusstsein.

Dieses Vertrauen haben die maritimen Unternehmen nicht enttäuscht.

Dafür danke ich Ihnen.

Maritimes Bündnis

Meine Damen und Herren, ein Vorteil unseres ordnungspolitischen Ansatzes ist es, dass sich jeder Akteur auf seine Stärken konzentrieren kann.

Jeder trägt an seiner Stelle zum gemeinsamen Erfolg bei.

Wir ziehen dabei alle an einem Strang.

Das gilt auch, wenn es um die Stärkung des Seeverkehrs- und Hafenstandorts Deutschland geht.

Im Bereich Seeverkehr wurde in den letzten Monaten viel über das Maritime Bündnis diskutiert.

Dieses Bündnis ist eine Erfolgsgeschichte.

Das trifft besonders für den Ausbildungsbereich zu. Das Bündnis hat das maritime Know-how für den deutschen Standort gesichert.

Es hat berufliche Perspektiven für junge Menschen an Bord und an Land eröffnet.

Damit wird der maritime Standort Deutschland gestärkt.

Die Bundesregierung plant, die Ausbildungsplatzförderung trotz knapper Haushaltsmittel beizubehalten.

Bei der Lohnnebenkostenförderung sind hingegen Einschnitte nicht zu vermeiden.

Wir alle wissen um die Notwendigkeit einer strikten Haushaltskonsolidierung.

Gleichwohl werden wir beim Übergang zu einem wettbewerbsorientierten Rahmen für die deutsche Flagge die Belange der Bündnispartner berücksichtigen.

Auch das gehört zur gelebten Ordnungspolitik in der sozialen Marktwirtschaft

Auf dieser Konferenz gilt es, Wege zur Steigerung der Attraktivität der deutschen Flagge zu erarbeiten.

Zukunftsausrichtung

Meine Damen und Herren, die deutsche maritime Wirtschaft macht sich fit für die Zukunft.

Gerade auf Wachstumsmärkten wie den erneuerbaren Energien macht sich bezahlt, dass unsere maritime Wirtschaft breit aufgestellt ist.

In der Offshore-Windenergie sind die deutschen Unternehmen auf einem guten Weg.

Hier sitzt die gesamte maritime Wirtschaft mit im Boot:

Der Ausbau der Offshore-Windenergie benötigt eine geeignete Hafeninfrastruktur.

Für die Werften ergeben sich gute Chancen bei Errichter- und Versorgungsschiffen.

Das Know-how der Reeder als Betreiber solcher Schiffe ist unverzichtbar.

Die Offshore-Windenergie soll zu einem Eckpfeiler der deutschen Energieversorgung werden.

Der Bund unterstützt das Engagement der Unternehmen mit dem KfW-Sonderprogramm „Offshore-Windenergie“.

In diesem Zusammenhang ist mir eines sehr wichtig:

Ich bin der Auffassung, dass es in dem hoch geförderten Offshore-Windenergiebereich möglich sein muss, Aufträge an deutsche Werften zu vergeben. Diese haben bereits bewiesen, dass sie wettbewerbsfähig anbieten können.

Mit ihrem qualitativ hochwertigen Angebot können sich unsere Werften selbstbewusst dem internationalen Wettbewerb stellen.

Die Meerestechnik hat nicht nur Antworten auf die technischen Herausforderungen der Errichtung von Windparks weit draußen im Meer in großen Tiefen gefunden.

Sie liefert auch Antworten, um unsere Rohstoffversorgung nachhaltig zu sichern.

Der Energie- und Rohstoffhunger nimmt weltweit zu. Die Ressourcen werden knapper.

Eine Industrienation wie Deutschland ist hier gefordert.

Wir setzen auch auf die Schlüsseltechnologien der Meerestechnik, um die Herausforderungen der Zukunft zu meistern.

Die Meerestechnik ist der maritime Bereich mit der größten Dynamik.

Zweistellige Wachstumsraten sind die Regel.

Die Offshore-Windenergie wird um 30 % und mehr in den nächsten Jahren wachsen.

Und im größten Meerestechnik-Markt, Offshore-Öl und -Gas, werden weltweit um die 20 % Wachstum erwartet.

Deutsche Unternehmen können hier mit ihrem technischen Know-how eine viel größere Rolle spielen.

Wir werden heute hier den Nationalen Masterplan Maritime Technologien vorstellen.

Dieser enthält bereits konkrete Maßnahmen, die wir zur Stärkung der Meerestechnik zügig umsetzen wollen.

Wir wollen mit allen Akteuren einen Prozess in Gang setzen, der die nationalen Kräfte bündelt und gemeinsame Strategien entwickelt.

Damit werden wir es schaffen, den deutschen Weltmarktanteil von derzeit nur rund 4 % signifikant zu erhöhen.

Meine Damen und Herren,
eine Konferenz wie diese zur intensiven Netzwerkpflge zu nutzen ist das eine.

Konkrete Ergebnisse sind das andere.

Ich erwarte heute und morgen Greifbares.

Wir wollen uns Rechenschaft darüber ablegen, was wir auf der Strecke von der letzten Konferenz bis heute erledigt haben.

Und wir wollen auflisten, an welchen Stellen wir noch zu tun haben.

Meine Erwartung ist, dass das nachvollziehbar und transparent aufgearbeitet wird.

Was möglich und sinnvoll ist, muss auch zügig umgesetzt werden!

Lassen Sie uns Hand in Hand an weiteren Verbesserungen der Rahmenbedingungen für die maritime Wirtschaft arbeiten.

Nutzen wir die beiden uns zur Verfügung stehenden Tage dazu.

Ich wünsche uns allen auf dieser Konferenz gute Gespräche, zündende Ideen und viel Erfolg!

Vielen Dank!

Dr. Philipp Rösler



Konferenz – Abschlussplenum

Rede

Hans-Joachim Otto

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

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident McAllister, sehr geehrter Herr Minister Dr. Ramsauer, sehr geehrte Frau Parlamentarische Staatssekretärin Reiche, sehr geehrte Herren Staatssekretäre Ferlemann und Prof. Scheurle, sehr geehrte Minister und Senatoren aus den Bundesländern, sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Menzel, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen Abgeordnete aus dem Deutschen Bundestag, den Landtagen und dem Europäischen Parlament, meine sehr geehrten Damen und Herren, sehr verehrte Gäste!

Ich möchte Sie zunächst recht herzlich am zweiten Tag der Nationalen Maritimen Konferenz begrüßen.

Gestern haben wir in den sechs Workshops gemeinsam darüber debattiert, wie wir die Situation der maritimen Wirtschaft einschätzen und welche Maßnahmen und Rahmenbedingungen notwendig sind, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft zu stärken und deren Zukunftsfähigkeit zu sichern.

Der gestrige Abend bot einen sehr schönen Rahmen zu interessanten weiterführenden Gesprächen.

Die Konferenz hat bisher gezeigt, dass die maritime Wirtschaft die Folgen der tief greifenden Wirtschaftskrise überwiegend gut gemeistert hat und zurück auf dem Wachstumspfad ist. Es kommt jetzt darauf an, diesen Weg konsequent fortzusetzen und die dafür notwendigen Strukturanpassungen zügig umzusetzen.

Wir beginnen den heutigen Tag mit den zusammenfassenden Berichten aus den einzelnen Workshops.

Davor möchte ich mich aber ganz herzlich bei den Moderatoren für die gut organisierte und zielgerichtete Leitung der Workshops bedanken. Ich danke auch den Rednern für ihre gewinnbringenden Impuls-Vorträge.

Mein Dank gilt auch allen Beteiligten auf den Podien und den Teilnehmern in den Workshop-Plenen für die konstruktiven und zielführenden Diskussionen.

Zum **Workshop I (Schiffbauindustrie)** wird **Bernard Meyer**, Geschäftsführender Gesellschafter der Papenburger Meyer Werft, Mitglied des Präsidiums des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) und Chairman of the Community of European Shipyards Associations (CESA) berichten.

Im Anschluss an den Bericht von Herrn Meyer wird **Jörg Bode**, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Niedersachsen, die Ergebnisse des **Workshops II (Hafenwirtschaft und Logistik)** vortragen.

Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, wird uns die Resultate des **Workshops III (Seeschifffahrt)** präsentieren.

Zum **Workshop IV (Meerestechnik)** freuen wir uns auf den Bericht von **Martin Günthner**, Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen.

Die Ergebnisse des **Workshops V (Offshore-Windenergie)** wird uns **Thorsten Herdan**, Vizepräsident der Stiftung Offshore-Windenergie und Geschäftsführer des Fachverbandes Motoren und Systeme im Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA) vorstellen.

Prof. Dr. Dr. h. c. Peter Ehlers, Vorsitzender des Deutschen Nautischen Vereins von 1868, wird uns über die Diskussionen und Empfehlungen des **Workshops VI (Klima und Umweltschutz im Seeverkehr)** informieren.

Im Anschluss an die Berichte aus den Workshops werden **Dr. Peter Ramsauer**, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, und **Katherina Reiche**, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, zu Ihnen sprechen.

Wir freuen uns, dass wir zum Konferenzhöhepunkt gegen 11.15 Uhr **Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel** begrüßen dürfen. Zunächst wird der Ministerpräsident des Gastgeberlandes Niedersachsen, **David McAllister**, seine Sicht zu den maritimen Themen vortragen.

Danach – und darüber freue ich mich ganz besonders – wird **Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel** sicherlich auf die Herausforderungen der maritimen Wirtschaft in Deutschland eingehen.

Ich bitte nun um die Berichte aus den Workshops in der Reihenfolge, wie ich sie genannt habe.

Ich bitte die Berichterstatter, sich an den vorgegebenen Zeitrahmen zu halten und sechs bis acht Minuten nicht zu überschreiten.

Die Ergebnisse und Empfehlungen aus den Workshops werden in den kommenden zwei Jahren bis zur nächsten Nationalen Maritimen Konferenz die Richtschnur für unser Handeln sein. Meine persönliche Bitte an Sie alle: die besten Empfehlungen nützen nichts, wenn sie nicht umgesetzt werden.

Bitte helfen Sie mit, jeder in seinem Verantwortungsbereich, die Handlungsempfehlungen umzusetzen.

Vielen Dank.

So, und jetzt übergebe ich das Wort an Bernard Meyer.

Bericht aus Workshop I – Schiffbauindustrie

Bernard Meyer

Geschäftsführender Gesellschafter der Meyer Werft GmbH; Mitglied des Präsidiums des Verbands für Schiffbau und Meerestechnik e. V. (VSM); Chairman of the Community of European Shipyards Associations (CESA)

Der deutsche Handels- und Marineschiffbau im internationalen Wettbewerb – Werften und Zulieferer vor neuen Herausforderungen

Die Werften und Schiffbau-Zulieferunternehmen wurden mit voller Wucht von der internationalen Finanzmarktkrise getroffen und haben mit deren Folgen noch heute zu kämpfen. Dies betrifft vor allem die drastische Verschlechterung der Finanzierungsbedingungen, aber auch die zurückgegangene weltweite Auftragsvergabe. In Deutschland gingen 3.600, in Europa 42.000 Arbeitsplätze verloren.

Zudem stehen wir inmitten eines weltweiten Wettbewerbs der Gesellschafts- und Wirtschaftssysteme, der bereits unter dem Schlagwort „Konfuzius contra Abendland“ Eingang in die politische Diskussion gefunden hat. Der rasante Kapazitätsausbau technologischer Schlüsselindustrien in China, mithilfe einer strategisch ausgerichteten planwirtschaftlichen Industriepolitik, hat den Weltschiffbau in ein bedrohliches Ungleichgewicht gebracht.

Die Instrumente der Bundesregierung zur Überwindung der Finanzmarktkrise haben in der Zeit bis Ende 2010 geholfen. Die deutsche Schiffbauindustrie stabilisiert sich wieder und richtet sich auf neue Märkte aus. Dieser Prozess ist aber noch nicht beendet und die Krise noch nicht überwunden.

Deutsche Werften haben sich nahezu vollständig aus den Volumenmärkten verabschiedet und sich mit technologisch anspruchsvollen Produkten und Verfahren in Nischen- und Spezialmärkte begeben, wobei derzeit der weit überwiegende Teil der Produktion von Werften und Zulieferindustrie in den Export geht. Dank der flexiblen Kurzarbeitsregelung konnte das hierfür erforderliche hochqualifizierte Personal gehalten werden.

Die Teilnehmer aus Workshop I haben sich auf ein koordiniertes Vorgehen von Industrie, Sozialpartnern und Politik verständigt. Dieses richtet in besonderes Augenmerk auf

- die Intensivierung von FuE und Innovation,
- auf den Export von Schiffen und Schiffszulieferungen,

- auf die Flexibilisierung der Finanzierungsinstrumente sowie
- auf die Ausbildung im gewerblichen wie im Ingenieurbereich.

Allerdings kämpfen deutsche Werften und Zulieferunternehmen mit folgenden zusätzlichen Wettbewerbsnachteilen gegenüber ihren asiatischen Wettbewerbern:

- Währungsdisparitäten – da Konkurrenzländer ihren Export gezielt durch günstige Wechselkurse fördern,
- höhere Rohstoff- und Energiepreise, z. B. höhere Stahlpreise,
- hohe Lohnnebenkosten,
- drohende Erhöhung der Infrastrukturkosten (Neuklassifizierung der Bundeswasserstraßen),
- offensive Nutzung öffentlicher Finanzierungsinstrumente zur Exportförderung und Werftenfinanzierung während der Bauzeit.

Aufgrund der begrenzten Redezeit kann ich an dieser Stelle nur einen kurzen zusammenfassenden Überblick über die Ergebnisse und Handlungsempfehlungen des Workshops geben [*eine Zusammenstellung der vollständigen Handlungsempfehlungen finden Sie am Schluss des Redebeitrages – d. Red.*].

Die hier nur auszugsweise darzustellenden Handlungsempfehlungen sind Ergebnis der Diskussion im Workshop zur deutschen Schiffbauindustrie. Sie werden als verbindliche Agenda die weitere Umsetzung bestimmen, zu deren Fortschritt turnusmäßig berichtet werden soll.

Die Industrie sieht für sich folgende wichtige Aufgaben:

- Um ihren Fachkräftebedarf zu decken, werden die Unternehmen der deutschen Schiffbauindustrie die Investitionen in die Ausbildung im gewerblichen und akademischen Bereich fortführen und das deutlich überdurchschnittliche Ausbildungsniveau halten.
- Die Unternehmen der deutschen Schiffbauindustrie werden ihre Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsanstrengungen am Standort Deutschland intensivieren.

- Die Unternehmen der deutschen Schiffbauindustrie werden ihre auf internationale Spezialmärkte ausgerichtete Einwerbung von Aufträgen wirksamer gestalten. Beim dynamischen Ausbau von Offshore-Windparks werden neue Marktpotenziale durch eine Forcierung der Netzwerkbildung sowie durch neue Sicherheitsstandards und begleitende Normung erschlossen.
- Die Unternehmen der Zulieferindustrie werden die Veröffentlichung der langfristigen Entwicklungen im globalen Markt im Rahmen des „Szenario-Projektes Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie 2021“ weiterentwickeln.
- Zur Förderung von Forschung und Entwicklung und Innovation wird empfohlen, dass das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie die Programme zur Förderung schiffbaulicher FuE und Innovation stärker koordiniert, um eine engere Verzahnung der Förderung vorwettbewerblicher FuE-Projekte und industrieller Anwendungen zu erreichen. Für diese Programme sollte die Mittelausstattung den dynamischen Bedarf der Unternehmen abdecken. Bei der hälftig durch die Küstenländer kofinanzierten Innovationsbeihilfe soll die Bund-Länder-Abstimmung und Verfügbarkeit der vorgesehenen Haushaltsansätze verbessert werden.
- Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich für eine Verlängerung des EU-Schiffbaurahmens und die Einbeziehung von Werftprodukten für den Offshore-Bereich und den Binnenschiffbau einzusetzen.
- Bei der Ausrichtung des deutschen Schiffbaus auf innovative Schiffstypen spielt die Finanzierung eine entscheidende Rolle.
- Der Bund wird aufgefordert, neue Wege bei der Zwischen- und Endfinanzierung zu gehen und unterstützenden Einfluss auf Banken und Finanzierungsinstitute zu nehmen. Es sollte auch geprüft werden, ob in anderen EU-Mitgliedstaaten bestehende Steuer- und Finanzierungsmodelle nach dem „Best-Practice-Prinzip“ in Deutschland implementierbar sind. Weiterhin ist zu prüfen, wie die Bauzeitfinanzierung der Werften, einschließlich der Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien, im Rahmen bestehender Bürgschafts-

systeme seitens der Bundesregierung und der Küstenländer verbessert werden kann. Eine Expertengruppe wird angeregt.

- An der Errichtung der ersten großen Offshore-Windenergieparks in der deutschen AWZ wird sich die KfW im Rahmen eines 5-Mrd.-Euro-Kreditprogramms beteiligen. Um wettbewerbsfähige Finanzierungen zu sichern ist es erforderlich zu prüfen, wie ein zusätzliches Kreditprogramm für technische Güter und Anlagen, die zur Errichtung, zum Betrieb und zur Wartung von Offshore-Windparks dienen, gestaltet werden kann.
- Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich bei der OECD für den Erhalt der derzeitigen Konditionen für Exportkreditgarantien einzusetzen.
- Neue OECD-Richtlinien dürfen nicht zu einem Wettbewerbsvorteil für China werden. Prämien für Hermes-Bürgschaften der Schiffsfinanzierung müssen auch weiterhin international wettbewerbsfähig bleiben. Die verbesserte Nutzung der Hermesabsicherung im bisherigen Rahmen, die fallbezogene flexible Gewährung von CIRR-Zinsgarantien und die Erhöhung der derzeitigen maximalen Avalgarantiequote auf 90 % sollen geprüft werden.
- Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie wird gebeten, sich weiter dafür einzusetzen, dass bei der Neuausrichtung der Entwicklungszusammenarbeit auch die Lieferung deutscher Schiffe ermöglicht wird.
- Der Marineschiffbau war ein wichtiges Thema des Schiffbauworkshops.
- Es wird empfohlen, dass ein industriepolitischer Dialog zwischen Marineschiffbauindustrie, IG Metall und Bundesregierung zu den Auswirkungen der Bundeswehr-Strukturreform geführt wird. Hierbei geht es um den Erhalt technologischer Schlüsselkompetenzen durch verlässliche nationale Auftragsvergabe im Bereich von FuT sowie zur Beschaffung von Marinegerät und Marinesystemen, Reparatur und Dienstleistungen.
- Es sollen alle Möglichkeiten einer politisch/administrativen Akquisitionsunterstützung in Bestellerländern genutzt werden; insbesondere Präsenz der Deutschen Marine im Ausland, ausreichende Kapazitäten zur Ausbildung ausländischer

Marinen und Schaffung eines wettbewerbsfähigen Instrumentariums von „Government to Government“-Verträgen.

- Aus höheren Anforderungen an die Schiffssicherheit und den Umweltschutz ergeben sich für die deutsche Schiffbauindustrie neue Marktchancen.
- Die deutschen Werften und Schiffbauzulieferer sind Technologieführer beim Kampf gegen Klimawandel und Sub-Standard-Schiffahrt. Es wird empfohlen, dass sich die Bundesregierung für eine Erhöhung der internationalen Standards zum Umwelt- und Klimaschutz und zur Schiffssicherheit einschließlich Abwracken von Schiffen einsetzt. Dabei soll auch eine Ausweitung von ECA-Gebieten auf alle EU-Gewässer angestrebt werden.
- Weiterhin wird die Schaffung eines wirtschaftlichen Anreizsystems für die Flottenerneuerung durch Neubau und Nachrüstung angeregt.
- Die Bundesregierung wird auch gebeten, sich für ein europäisches Flottenerneuerungsprogramm zur Ausphasung von Schiffen einzusetzen, die
- älter als 30 Jahre sind oder nur mit Sondergenehmigung betrieben werden.
- Mit der Neuausrichtung der deutschen Schiffbauindustrie geht ein strukturell bedingter erhöhter Bedarf an qualifizierten Fachkräften einher.
- Es wird empfohlen, weiterhin Imagekampagnen für den Schiffbau durchzuführen. Die schiffs- und meerestechnischen Hochschulkapazitäten sollten weiter gestärkt werden.
- Das „Duale Studium“ ist ein Erfolgsmodell. Es wird empfohlen, ein Konzept für eine Förderung der am „Dualen Studium“ teilnehmenden Unternehmen der Schiffbauindustrie zu erarbeiten, das die gewerblich-technischen Ausbildungskapazitäten in den Unternehmen stärkt.
- Der Workshop verwies auf die Wichtigkeit fairer Wettbewerbsbedingungen und einer konstruktiven Schiffbaupolitik.
- Um auf die industriepolitische Einflussnahme zahlreicher Wettbewerbsländer und die hohen Schiffbau-Überkapazitäten, vor allem in China und Korea, zu reagieren, wird empfohlen, dass die Bundesregierung trotz des Scheiterns der OECD-Verhandlungen ihr Engagement für den Abschluss eines Weltschiffbauabkommens fortsetzt und weiterhin mit entsprechenden finanziellen

- Beiträgen zum Fortbestand der WP 6 beiträgt.
- Der konstruktive Dialog zwischen Unternehmen, der IG Metall Bezirk Küste und der Politik des Bundes und der Küstenländer ist eine wichtige Grundlage, um der wirtschaftlichen Entwicklung Impulse zu geben und adäquate ordnungs- und industriepolitische Rahmenbedingungen zu schaffen. Es wird deshalb die Fortsetzung und Weiterentwicklung des Schiffbau-Branchendialogs „LeaderSHIP Deutschland“ sowie die Einberufung weiterer Nationaler Maritimer Konferenzen empfohlen.
 - Die globalen Herausforderungen werden weiter wachsen und bedürfen einer gemeinsamen europäischen Antwort unter starker Unterstützung der Bundesregierung. Die Bundesregierung wird daher gebeten, auch die Initiative „LeaderSHIP 2020“ des europäischen Schiffbauverbandes CESA aktiv zu unterstützen.

Auch bei Erfüllung der erarbeiteten Handlungsempfehlungen wird die maritime Industrie sehr zu kämpfen haben, um gegenüber der asiatischen Konkurrenz zu bestehen. Unsere Industrie wird diesen Kampf führen.

Es muss allerdings auch alles getan werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Industrie weiter zu stärken.

Wir sind fest am Standort Deutschland verankert und wollen dies auch künftig bleiben. Lassen Sie uns gemeinsam dafür sorgen, dass unser Standort Deutschland auch zukünftig schweren Stürmen standhalten kann.

Vereinbarte Handlungsempfehlungen des Workshops I – Schiffbauindustrie

Die folgenden Handlungsempfehlungen sind das Ergebnis des Meinungsaustausches und der Diskussion im Workshop I – Schiffbauindustrie der Siebten Nationalen Maritimen Konferenz. Sie widerspiegeln Positionen, Vorschläge und Forderungen aller, einiger oder einzelner Teilnehmer des Workshops. Alle Teilnehmer des Workshops im Podium und im Plenum, d. h. die Unternehmen der deutschen Werft-

und Schiffbau-Zulieferindustrie, die IG Metall als Vertreter der Beschäftigten der deutschen Schiffbauindustrie sowie die Politik des Bundes und der norddeutschen Küstenländer, betrachten diese Handlungsempfehlungen als verbindliche Agenda wichtiger kurz- und mittelfristiger Aufgaben sowie auch längerfristig zu verfolgender Ziele ihrer weiteren Arbeit, über deren Fortschritte und Resultate sie in regelmäßigen Abständen berichten werden.

1. Als Lehre aus den drastischen Nachfrage einbrüchen vor allem bei Standardschiffen konzentriert sich der deutsche Schiffbau seit 2009 verstärkt auf die Entwicklung innovativer, technologisch anspruchsvoller Produkte und Verfahren, um seine Marktposition international zu behaupten und auszubauen. Die seit dem vierten Quartal 2010 wieder gestiegenen Auftragseingänge belegen, dass man sich mit dieser unternehmerischen Strategie auf dem richtigen Weg befindet.
 - a) Die Ausrichtung auf Premiumsegmente und Kleinstserien erfordert hoch motivierte und gut ausgebildete Mitarbeiter sowie intensive Forschungs- und Entwicklungstätigkeit. Es wird empfohlen, dass die Unternehmen der deutschen Schiffbauindustrie konsequent und schlüssig ihre Investitionen in verstärkte Aktivitäten zur Ausbildung im gewerblichen und akademischen Bereich fortführen und damit ihr deutlich über dem Durchschnitt anderer Branchen liegendes Ausbildungsniveau erhalten.
 - b) Die Unternehmen der deutschen Schiffbauindustrie sollten ihre Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsanstrengungen am Standort Deutschland zur Stärkung ihres Verfahrens- und Produktportfolios weiter intensivieren. Ein Maßstab für diese Anstrengungen könnten beispielsweise jährliche Zuwächse bei den Investitionen der Unternehmen in Forschung, Entwicklung und Innovation sein.
 - c) Die erfolgreich in Angriff genommene Diversifizierung der Schiffbauprogramme der Werften erfordert eine auf internationale Spezialmärkte

ausgerichtete wirksame Akquisition.

Die Unternehmen der deutschen Schiffbauindustrie sollten ihre Investitionen zur Erschließung des Zugangs zu neuen Märkten erhöhen und ihre auf internationale Spezialmärkte ausgerichtete Einwerbung von Aufträgen wirksamer gestalten, beispielsweise hinsichtlich des beginnenden Auf- und Ausbaus von Offshore-Windparks im deutschen und internationalen Küstenmeer. Diese Aktivitäten sollten begleitet werden durch Analysen der Marktpotenziale und Forcierung der Netzbildung sowie durch zwischen den Beteiligten abgestimmte Vorschriftenentwicklung und Normungsarbeit.

2. Im Jahr 2010 musste die deutsche Schiffbau-Zulieferindustrie Umsatzrückgänge von bis zu 30 % verkraften. Auch das Jahr 2011 ist von einem Umsatzrückgang geprägt, jedoch hat sich die Auftragsingangslage deutlich verbessert und die Branche rechnet zuversichtlich mit einer guten Situation ab 2012.

Es wird empfohlen, dass die Unternehmen der Schiffbau-Zulieferindustrie ihre in 2010 erfolgreich eingeführte gemeinsame Betrachtung, Bewertung und Veröffentlichung der langfristigen Entwicklungen im globalen Markt im Rahmen ihres „Szenario-Projektes Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie 2021“ fortführen und weiterentwickeln.

3. Der Ausbau der Offshore-Windenergie in Nord- und Ostsee stellt die Industrie vor neue technologische, finanzielle und qualifikatorische Herausforderungen. Angesichts bereits verlorener Aufträge an asiatische Anbieter wird sich die deutsche Schiffbauindustrie noch entschlossener und zielgerichteter in die Bereiche des Offshore-Marktes hineinbegeben.

Es wird vorgeschlagen, dass die Unternehmen der Werft- und Zulieferindustrie prüfen und anstreben, durch engere bi- bzw. multilaterale Zusammenarbeit bis hin zu institutionalisierten Kooperationen im vorwettbewerblichen Bereich stärker und erfolgreicher als bisher ihre neuen Marktchancen im Bereich der Offshore-Wirtschaft zu nutzen.

4. Die beiden Programme des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie zur Förderung schiffbaulicher Forschung und Entwicklung und Innovation „Maritime Technologien der nächsten Generation“ und „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ sind im Ergebnis der 2010 durchgeführten Evaluierungen auf zukunftsweisende Förderschwerpunkte ausgerichtet und in ihrer Förderwirkung verbessert worden.

Der Beschluss zur Lage des Schiffbaus in Deutschland und Europa der Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren der norddeutschen Küstenländer am 2. Mai 2011 in Rostock fordert vom Bund weitere Veränderungen des Programms „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“.

a) Es wird empfohlen, dass das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie die Durchführung der beiden Programme stärker koordiniert, um die Unternehmen bei der Entwicklung durchgängiger Innovationsstrategien zu unterstützen. Dazu sollten alle Möglichkeiten geprüft und ggf. umgesetzt werden, um eine engere Verzahnung der Förderung vorwettbewerblicher FuE Projekte und industrieller Anwendungen schiffbaulicher Innovationen zu erreichen.

b) Wie bisher sollte das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie für diese Programme Mittelausstattungen anstreben, mit denen der zulässige Zuwendungsbedarf förderfähiger FEI-Projekte der antragstellenden Unternehmen gedeckt werden kann.

Bei der grundsätzlich hälftig durch die Küstenländer kofinanzierten Innovationsförderung sollte die Bund-Länder-Abstimmung der vorgesehenen Haushaltsansätze und der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln für die einzelnen Bewilligungen von Förderanträgen verbessert werden.

c) Die Bundesregierung sollte sich – wie bereits im Rahmen des z. Z. laufenden Konsultationsverfahren der EU-Kommission und in Abstimmung

mit den Küstenländern erfolgt – weiterhin für die Verlängerung der EU-Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau und die Einbeziehung von Werftprodukten für den Offshore-Bereich und Binnenschiffen einsetzen.

- d) Die mittelständischen Unternehmen der Schiffbau-Zulieferindustrie empfehlen, dass von der Bundesregierung geprüft wird, ob eine verstärkte und unbürokratische FuE-Förderung eingeführt werden kann.

5. Bei der Ausrichtung des deutschen Schiffbaus auf ausrüstungsstarke und innovative Schiffstypen spielt die Schiffsfinanzierung eine entscheidende Rolle.

Im Beschluss zur Lage des Schiffbaus in Deutschland und Europa der Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren der norddeutschen Küstenländer am 2. Mai 2011 in Rostock wird gefordert, dass neue Wege bei der Bauzeitfinanzierung gegangen werden müssten. Der Bund wird gebeten, neue Finanzierungsmodelle zu prüfen und seinen Einfluss auf Banken und Finanzierungsinstitute in dieser Hinsicht geltend zu machen.

- a) Es wird empfohlen, dass vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie kurzfristig eine Expertengruppe auf Fachebene einberufen wird und ihre Arbeit aufnimmt, in der insbesondere in der Schiffsfinanzierung engagierte Finanzinstitute, Unternehmen der Werftindustrie einschließlich der durch die IG Metall Bezirk Küste vertretenen Arbeitnehmer, Reedereien sowie die Wirtschafts- und/oder Finanzministerien/-behörden des Bundes und der Küstenländer vertreten sind.

Diese Expertengruppe sollte alle vorliegenden Vorschläge zur Verbesserung und Optimierung der Bauzeit- und Endfinanzierung von Schiffbauaufträgen deutscher Werften prüfen und ggf. Lösungen erarbeiten sowie der „LeaderSHIP Deutschland“-Arbeitsgruppe über ihre Tätigkeit berichten.

Für die Arbeit der Expertengruppe werden aus dem Workshop beispielsweise folgende Themen vorgeschlagen:

→ Eignung und ggf. Anwendung von in anderen EU-Mitgliedstaaten bestehenden Finanzierungsmodellen bzw. -möglichkeiten nach dem Best Practice-Prinzip.

→ Eignung und ggf. Anwendung von z. B. in Spanien, Frankreich, Italien und Großbritannien bestehenden Tax Lease-Systemen.

→ Möglichkeiten der Darstellung von Schiffsfinanzierungen hochwertiger Folgeaufträge aus der Errichtung großer Offshore-Windenergieparks.

→ In diesem Zusammenhang sollte geprüft werden, ob die Schaffung eines Kreditprogramms – ähnlich wie für die Realisierung der ersten zehn Offshore-Windenergieparks – auch für technische Güter und Anlagen, die der Errichtung, dem Betrieb und der Wartung von Offshore-Windenergieparks dienen, möglich ist.

→ Möglichkeiten, auf veränderte Erfordernisse des Spezialschiffbaus bei der Darstellung von Bauzeitfinanzierungen der Werften einschließlich Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien im Rahmen bestehender Bürgschaftssysteme der Bundesregierung und der Küstenländer zu reagieren (z. B. fordern die Wirtschaftsminister und -senatoren der norddeutschen Küstenländer, dass der Bund prüfen sollte, inwieweit er sich auch an Schiffsbürgschaften beteiligen und einen Teil des Länderrisikos mittragen kann).

→ Verbesserte Nutzung der Hermesabsicherung im bisherigen Rahmen, darunter auch die Gewährung von Hermes-Bürgschaften in Kombination mit Staatsgarantien des Empfängerlandes, und weitere fallbezogene flexible Gewährung von CIRZ-Zinsgarantien.

Prämissen für die Prüfungen der Expertengruppe sollten die Fragen sein, ob mit der Umsetzung der vorliegenden Vorschläge die Darstellung von Schiffsfinanzierungen für Aufträge

- deutscher Werften signifikant verbessert werden kann und ob dabei steuersystematische, wettbewerbs- und beihilferechtliche Rahmenbedingungen eingehalten werden sowie die Frage, ob und in welchem Maße die Haushalte des Bundes und der Küstenländer unter Berücksichtigung verfügbarer Haushaltsmittel in Anspruch genommen werden könnten.
- b) Es wird empfohlen, dass die Bundesregierung Hermes-Bürgschaften und CIRR-Zinsgarantien, die eine wichtige staatliche Flankierung von Schiffsfinanzierungen sind, auch weiterhin EU- und OECD-konform anwendet und sich bei der OECD für den Erhalt der derzeitigen Konditionen für Exportkreditgarantien einsetzt.
- c) Die Küstenländer sollten mit Schiffsbürgschaften auch weiterhin die Darstellung von Schiffsfinanzierungen von Aufträgen ihrer Werften unterstützen.
Die Bundesregierung sollte sich bei der Europäischen Kommission dafür einsetzen, dass das Schiffsbürgschaftssystem der Länder in seiner heutigen Form und als beihilfefrei eingestuft weitergeführt werden kann.
- d) Es wird empfohlen, dass die Bundesregierung auf ein stärkeres Engagement der Europäischen Investitionsbank bei der Finanzierung von Projekten umweltfreundlicher maritimer Transportsysteme dringt.
6. An der Finanzierung der Errichtung großer Offshore-Windenergieparks wird sich die KfW im Rahmen eines 5-Mrd.-Euro-Kreditprogramms beteiligen. Dieser An Schub wird auch die Nachfrage nach technischen Gütern und Anlagen, die der Errichtung, dem Betrieb und der Wartung von Offshore-Windparks dienen, verstärken. Es wird empfohlen, dass im Rahmen der Maritimen Koordinierung und unter Einbeziehung aller Beteiligten, insbesondere auch des Arbeitskreises „Vernetzung der maritimen Wirtschaft“, der maritime Cluster aktiv dazu genutzt wird, um entlang der maritimen Wertschöpfungskette eine entsprechende Teilhabe der leistungsfähigen deutschen Unternehmen an dieser verstärkten Nachfrage zu erreichen.
7. Die deutsche Schiffbauindustrie ist im starken Maße auf Exportaufträge angewiesen. Die Werften haben aktuell eine Exportquote von 97 % und die Schiffbau-Zulieferindustrie exportiert ihre Produkte zu 75 %.
- a) Vor dem Hintergrund der Neuausrichtung der deutschen Entwicklungshilfepolitik wird empfohlen, dass das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie sich innerhalb der Bundesregierung für eine angemessene Berücksichtigung maritimer Projekte in der Entwicklungszusammenarbeit und bei Delegationsreisen einsetzt, so diese im Einklang mit entwicklungspolitischen Zielsetzungen stehen. Die Werftunternehmen sollten diesen Prozess durch die Bereitstellung von belastbaren Bedarfs- und Nachfrageanalysen zu potenziellen Empfängerländern unterstützen.
- b) Die Maritime Koordinierung sollte darauf Einfluss nehmen, dass durch die Bundesregierung auf internationaler politischer Ebene die Möglichkeiten zur Förderung von zivilen und wehrtechnischen Aufträgen an die deutsche Schiffbauindustrie genutzt werden.
8. Aufbauend auf technologisch anspruchsvollen Entwicklungen für die Deutsche Marine hat der deutsche Marineschiffbau und die entsprechende Zulieferindustrie eine starke Position im Export von Über- und Unterwasserschiffen sowie Systemen geschaffen und dank technologischer Exzellenz und hoher Produktivität internationale Marktführerschaft in wesentlichen Marktsegmenten erreicht. Auch im deutschen Marineschiffbau findet ein Prozess der Umstrukturierung statt, der durch die Strukturreform der Bundeswehr beeinflusst wird.
- a) Es wird empfohlen, dass im Rahmen der Maritimen Koordinierung ein industriepolitischer Dialog zwischen Unternehmen, IG Metall und

Bundesregierung zu den Auswirkungen der Reform auf die deutsche Marineschiffbauindustrie angestrebt wird. In diesem Dialog sollte es z. B. um die zukünftige Ausrichtung der deutschen Marineschiffbauindustrie, um den Erhalt ihrer wehrtechnischen Kernkompetenzen sowie um die mögliche Rolle der Marine als Referenzgeber im Export gehen.

b) Im Rahmen der Exportunterstützung sollte die Entwicklung und Nutzung eines wettbewerbsfähigen Instrumentariums von „Government to Government“-Verträgen geprüft werden.

c) Es sollten alle Möglichkeiten einer politischen/administrativen Akquisitionsbegleitung und -förderung der deutschen Marineschiffbauindustrie in Bestellerländern genutzt werden. Dazu sollte geprüft werden, inwieweit nach der Bundeswehr-Reform folgende Maßnahmen möglicherweise realisierbar wären:

- Präsenz der Deutschen Marine im Ausland zur Unterstützung deutscher Wirtschaftsinteressen bei bi- und multilateralen Veranstaltungen,
- Bereitstellung ausreichender Kapazitäten zur Ausbildung ausländischer Marinen im Rahmen von Exportaufträgen.

9. Die deutschen Werften und Schiffbauzulieferer können aufgrund ihrer technologischen Exzellenz mit ihren Produkten wichtige Impulse für die weltweit wachsenden Bemühungen zum Schutz der Umwelt, zur Bekämpfung des Klimawandels und zur Verbesserung der Sicherheit leisten.

a) Es wird empfohlen, dass sich das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie innerhalb der Bundesregierung für eine Erhöhung der internationalen Standards zum Umwelt- und Klimaschutz, zur Havarieprävention in der Küsten- und Binnenschifffahrt sowie zum Abwracken von Schiffen einsetzt. Insbesondere sollte eine Ausweitung von SECA-/ECA-Gebieten auf alle Küsten der EU-Mitgliedstaaten angestrebt werden.

b) Im Rahmen der Maritimen Koordinierung sollte die Schaffung eines wirtschaftlichen Anreizsystems für die Umsetzung fortschrittlicher Sicherheits-, Klima- und Umweltschutztechnik (Flottenerneuerung durch Neubau und Nachrüstung) angeregt werden; beispielsweise durch Kopplung von Subventionen und Gebühren an die Umweltbilanz und die Sicherheitsstandards der Schiffe.

c) Die Diskussion über ein europäisches Flottenerneuerungsprogramms zur Ausphasung von Schiffen, die älter als 30 Jahre sind oder nur mit Sondergenehmigung betrieben werden, sollte forciert werden.

Dabei spielt auch die Anreizwirkung der Kombination besonderer Kreditprogramme, z. B. der Europäischen Investitionsbank für die Beschaffung neuer Schiffe bei europäischen Werften sowie das EU-Wettbewerbsrecht, eine Rolle.

10. Mit der Neuausrichtung und Diversifizierung der deutschen Schiffbauindustrie auf den Bau und die Ausrüstung komplexer Spezialschiffe ist ein strukturell bedingter erhöhter Bedarf an qualifizierten Fachkräften zu erwarten. Der Fachkräfte- und Ingenieurmangel hat bereits wieder das Niveau von 2008 erreicht.

a) Es wird empfohlen, dass weiterhin Imagekampagnen für den Schiffbau stattfinden, um eine gute Auslastung der gewerblichen und akademischen Ausbildungskapazitäten zu erreichen. Im bewährten Zusammenwirken von Werften und Schiffbauzulieferern, Schiffbauversuchsanstalten, Hochschulen und der IG Metall Küste sollten regelmäßig bundesweite Berufsinformationskampagnen konzipiert und durchgeführt werden.

b) Zur Sechsten Nationalen Maritimen Konferenz am 29. und 30. März 2009 in Rostock legte die länderübergreifende Arbeitsgruppe „Schiffbau-liche Ausbildung und Forschung an Hochschulen“ ihren Bericht mit Handlungsempfehlungen an die Sozialpartner, die Hochschulen sowie an die Politik des Bundes und der Länder vor.

Die Arbeit dieser AG sollte wieder aufgenommen werden. Dazu wird empfohlen, dass ein Küstenland die Aufgabe der Koordinierung bzw. des Vorsitzes der AG übernimmt und dass die vorliegenden Handlungsempfehlungen mit Blick auf die seit 2009 eingeleiteten strukturellen Veränderungen in der deutschen Schiffbauindustrie, beispielsweise hin zu Produkten für die wachsende Offshore-Wirtschaft, überprüft und ggf. aktualisiert werden.

- c) Zur Deckung des Ingenieurbedarfes sind gewerblich-technische Ausbildungsplätze für ein „Duales Studium“ in den Unternehmen ein Erfolgsmodell, das allerdings in der Zeit der Krise des Schiffbaumarktes und ihrer noch anhaltenden Nachwirkungen aus Kostengründen nur eingeschränkt weitergeführt werden kann. Es wird deshalb empfohlen, dass – wie auch schon von der Sechsten Nationalen Maritimen Konferenz angeregt – im Rahmen der Maritimen Koordinierung weiterhin an einem Intensivierungskonzept für ein „Duales Studium“ der Schiffbauindustrie gearbeitet wird. Mit einer eventuellen Förderung sollte erreicht werden, dass die gewerblich-technischen Ausbildungskapazitäten in den Unternehmen erhalten und ggf. ausgebaut werden können.

11. Der Weltschiffbaumarkt ist durch hohen Wettbewerbsdruck und industriepolitische Einflussnahme zahlreicher Wettbewerbsländer gekennzeichnet. Bei der Beurteilung ihrer Marktsituation und -chancen blicken die deutschen Werften mit Sorge auf hohe Schiffbau-Überkapazitäten vor allem in China und Korea. Es besteht dort erheblicher Druck, diese Kapazitäten „um jeden Preis“ auszulasten. In dieser Situation gilt es, unfairen Wettbewerb zu verhindern.

- a) Gemäß einer Empfehlung des Sekretariats der OECD-Arbeitsgruppe Schiffbau hat der OECD-Rat im Dezember 2010 beschlossen, die 2009 begonnen Gespräche über eine Wiederaufnahme der Verhandlungen über ein internationales Schiffbauabkommen für gescheitert zu erklären.

Es wird empfohlen, dass die Bundesregierung trotz dieses Ergebnisses ihr Engagement für den Abschluss eines Weltschiffbauabkommens fortsetzt und beispielsweise weiterhin mit entsprechenden finanziellen Beiträgen zum Fortbestand der WP 6 beiträgt. Die OECD-Arbeitsgruppe Schiffbau ist das einzige Forum, in dem fast alle wichtigen Schiffbaunationen vertreten sind.

- b) Die Bundesregierung sollte bei der EU-Kommission auch weiterhin darauf dringen, wieder ein regelmäßiges Monitoring des Weltschiffbaumarktes durchzuführen, um Marktentwicklungen und Beeinträchtigungen des Wettbewerbs zu analysieren und in der EU abgestimmte ordnungspolitische Reaktionen zu ermöglichen.
- c) Die globalen Herausforderungen der Märkte der maritimen Branchen werden weiter wachsen und bedürfen einer gemeinsamen europäischen Antwort. Die Bundesregierung wird daher gebeten, die Initiative „LeaderSHIP 2020“ des europäischen Schiffbauverbandes CESA aktiv zu unterstützen.

12. Der Schiffbau-Workshop der Siebten Nationalen Maritimen Konferenz sieht in der Fähigkeit und Bereitschaft der Unternehmen der Schiffbauindustrie, der IG Metall Bezirk Küste und der Politik des Bundes und der Küstenländer zu konstruktiven Dialogen eine wichtige Grundlage, um den Entwicklungen der Unternehmen Impulse zu geben und adäquate ordnungs- und industriepolitische Rahmenbedingungen zu schaffen.

Der Schiffbau-Branchendialog „LeaderSHIP Deutschland“ sollte deshalb fortgesetzt und weiterentwickelt werden.

Die Einberufung Nationaler Maritimer Konferenzen im Zweijahresrhythmus wird empfohlen.

Bernard Meyer

Bericht aus Workshop II – Hafenwirtschaft & Logistik

Jörg Bode

Niedersächsischer Minister für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr

Häfen im Aufschwung – Strategien für die Zukunft

I. Die See- und Binnenhäfen sind aufgrund der starken Einbindung der deutschen Volkswirtschaft in die internationalen arbeitsteiligen Produktionsprozesse und Absatzmärkte von zentraler gesamtwirtschaftlicher Bedeutung. Sie tragen in hohem Maße zum Wohlstand und zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands bei. Von den Häfen profitiert eine Vielzahl von komplementären Industrie- und Dienstleistungsbereichen, die in allen Regionen und Wirtschaftssektoren Deutschlands angesiedelt sind.

Insgesamt sind über 500.000 Arbeitsplätze in Deutschland abhängig. In der Summe beträgt ihre Bruttowertschöpfung ca. 29 Milliarden Euro jährlich. Im internationalen Seeverkehr nimmt Deutschland damit eine Spitzenposition ein.

Nach dem krisenbedingten Einbruch in 2009 nimmt der Güterumschlag in den deutschen Häfen schneller als erwartet wieder zu. Die See- und Binnenhäfen Deutschlands haben in besonderem Maße zur Überwindung der Wirtschaftskrise beigetragen. Mit Blick auf die fortschreitende Globalisierung und zunehmende internationale Arbeitsteilung sowie die enge wirtschaftliche Verflechtung innerhalb des europäischen Wirtschaftsraums haben die Häfen als Kernelemente von Güterverkehr und Logistik nationale, europäische und weltweite Bedeutung.

Deutschland ist laut einer aktuellen Weltbankstudie der beste Logistikstandort weltweit. Die Politik der Bundesregierung ist darauf ausgerichtet, gemeinsam mit den Ländern und Wirtschaftsverbänden die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen See- und Binnenhäfen weiter zu erhöhen, sie als Drehscheiben für den nationalen und internationalen Warenverkehr und als wichtige Wirtschaftsstandorte und Arbeitgeber zu stärken.

Mit dem Nationalen Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen verfügen wir über einen auf zehn Jahre angelegten strategischen Leitfaden für die Hafenpolitik, der Deutschlands herausragende internationale Wettbewerbsposition als Wirtschafts- und Pro-

duktionsstandort festigen und zu zusätzlichen Marktanteilen im internationalen Wettbewerb führen wird.

Zurzeit befinden wir uns in der Umsetzung des Hafenkonzpts. Der Beirat zur Umsetzung des Nationalen Hafenkonzpts hat eine Liste mit vorrangig umzusetzenden Maßnahmen des Hafenkonzpts beschlossen, die sich insbesondere auf die Verkehrs- und Hafeninfrastrukturen, die Hafenanbindungen, die Suprastrukturen, Kooperation von Hafenstandorten und Unternehmen sowie den Umwelt- und Klimaschutz beziehen.

II. Nach Überwindung der schwersten Finanz- und Wirtschaftskrise seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland ist die nachhaltige Konsolidierung des Haushalts ein unabweisbares Gebot der deutschen Politik. Deshalb wird eine strenge Priorisierung für die Investitionen erfolgen. Für Ersatzinvestitionen und Aus- und Neubauten bei Straßen, Schienenwegen und Wasserstraßen sowie für den Kombinierten Verkehr stehen im Verkehrshaushalt 2011 Investitionsmittel in Höhe von rund 10 Mrd. € zur Verfügung, und damit mehr als in den Jahren vor Beginn der Finanz- und Wirtschaftskrise.

Der Bundesverkehrswegeplan muss an die aktuellen Bedürfnisse und Entwicklungen angepasst werden. Am 11. November 2010 hat Herr Minister Dr. Ramsauer die Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfung vorgestellt. Das BMVBS wird bis 2012 Kriterien für die Priorisierung von Bedarfsplanmaßnahmen erarbeiten, die dann im neuen Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt werden.

Das BMVBS will den neuen Bundesverkehrswegeplan nach Anhörung der Länder bis 2015 fertigstellen.

Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen hängt entscheidend von der Leistungsfähigkeit der seewärtigen Zufahrten ab. Die Bundesregierung versteht die bedarfsgerechte Anpassung der seewärtigen Zufahrten als eine Aufgabe von nationaler Bedeutung. Entsprechend den eindeutigen Aussagen im Koalitionsvertrag für die 17. Legislaturperiode, im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik sowie im Nationalen Hafenkonzpt hat der Ausbau der Zu-

fahrten zu den großen deutschen Seehäfen Vorrang vor volkswirtschaftlich weniger bedeutsamen Projekten.

Wir werden daher eine zügige Optimierung der seewärtigen Zufahrten sicherstellen. Derzeit sind Ausbaumaßnahmen an Elbe, Weser, Nord-Ostsee-Kanal und Ems geplant.

Voraussetzung für den Beginn der Elbvertiefung ist der Abschluss des Planfeststellungsverfahrens. Dazu gehört neben einem positiven Abschluss der EU-Prüfung das Einvernehmen der Länder Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen zum Planfeststellungsbeschluss. Es wird damit gerechnet, dass Ende 2011 mit den Ausbaurbeiten begonnen werden kann, wenn das erforderliche Baurecht vorliegt.

Bei zügigem Verfahrensfortschritt und dem Vorliegen des Baurechts ist ein Baubeginn für die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenweser voraussichtlich im Sommer 2011 möglich.

Der Ausbau der Hafenhinterlandverkehre ist von allergrößter Bedeutung für die gesamte exportorientierte Wirtschaft. Das BMVBS wird die in seiner Verantwortung liegenden Seehafenhinterlandanbindungen gezielt ausbauen. Gemäß den Festlegungen im Nationalen Hafenkonzpt soll dieses auf Grundlage der Prüfung der Ahrensburger Liste erfolgen.

Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit wird der Bund die Entwicklung der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen mit hoher Priorität vorantreiben. Er wird deshalb einen „Schwerpunkt seewärtige Zufahrten und Hinterlandanbindungen“ einrichten. Grundlage des geplanten „Schwerpunktes seewärtige Zufahrten und Hinterlandanbindungen“ sind die in der Ahrensburger Liste aufgeführten Infrastrukturprojekte, die für die maritime Wirtschaft von besonders hoher Bedeutung sind. Aufgrund der begrenzten Haushaltsmittel werden sich Bund und Küstenländer über die zeitlichen Realisierungshorizonte der einzelnen Projekte der Ahrensburger Liste verständigen.

III. Durch die Verbesserung der land- und wasserseitigen Anbindungen der Binnenhäfen soll ein Schwerpunkt in der Verkehrspolitik des Bundes gesetzt werden, um die Voraussetzungen für die zukünftige Funktion von Binnenhäfen als trimodale Schnittstellen in den Logistiknetzwerken zu schaffen.

Leitbild beim Ausbau von Binnenwasserstraßen ist dort, wo es wirtschaftlich sinnvoll ist, mindestens das Großmotorgüterschiff und der zwei- bzw. dreilagige Containerverkehr.

Wie auf der 55. Sitzung des Hauhausschusses am 25. Mai 2011 beschlossen, wird das BMVBS die im Bericht an den Ausschuss vorgestellte Investitionsstrategie (Netzkategorien) auf der Grundlage aktuell belastbarer Prognosewerte untersuchen und seine Investitionsentscheidungen anhand von Verkehrsträger-übergreifenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen treffen.

Eine Reihe von Binnenhäfen entwickelte sich in den letzten Jahren auch erfolgreich zu Knoten im Schienengüterverkehr. Dies stärkt ihre Vorrangstellung als trimodale Standorte und trägt zur Effizienzsteigerung im Kombinierten Verkehr bei. Durch die kontinentalen Bahnverkehre entstehen Chancen, auch die Hub-Funktion im Seehafen-Hinterlandverkehr zu stärken. Binnenhäfen als Standorte mit Straßen-, Wasserstraßen- und Gleisanschluss sind Kernelemente einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik. Die Politik der Bundesregierung ist darauf ausgerichtet, die Entwicklung von Binnenhäfen als trimodale Knotenpunkte und zentrale Hubs im Hinterland der Seehäfen zu unterstützen.

Der Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS) und der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BÖB) arbeiten gemeinsam an dem Ziel, See- und Binnenhäfen zu einem kombinierten Verkehrssystem auszubauen. Der Bund ist aufgefordert, die dafür erforderlichen Infrastrukturen zu schaffen.

Mit Blick auf die Ziele – Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen und eine noch zielgerichtetere Investitionspolitik für die Binnenwasserstraßen – hat das BMVBS ein Gutachten in Auftrag gegeben. Wichtigstes Ziel der Untersuchung ist eine fundierte Einschätzung des bestehenden und zukünftigen Potenzials von Binnenhäfen als Umschlagplätze, zentrale Güterverteilzentren und trimodale Hinterland-Hubs für die Seehäfen.

Darüber hinaus werden mögliche – aus einer Erhöhung der über die Wasserstraße und Schiene transportierten Gütermengen resultierende – Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur untersucht und eingeschätzt. Der BÖB unterstützt die Erarbeitung des Gutachtens.

Erste vorläufige Ergebnisse der Untersuchung zeigen, dass insbesondere solche Binnenhäfen als trimodale Güterverteilzentren und/oder Hinterland-Hubs der Seehäfen infrage kommen, die über ausreichende Flächen verfügen, eine günstige Lage zu den Seehäfen sowie zu den Quell- und Zielgebieten im Hinterland der Binnenhäfen verfügen (Transportkosten) und gut an das lokale, regionale und überregionale Verkehrsnetz angebunden sind.

Binnenhäfen, die nicht am Rhein liegen, können Hinterland-Hub-Funktionen für die Seehäfen übernehmen, wenn sie über eine gute Bahnanbindung verfügen. Hier ist ein aufkommensstarkes eigenes Hinterland der Binnenhäfen von großer Bedeutung. Die Wasserstraße bietet dabei kostengünstige Lösungen für die Leercontainerlogistik. Bedeutende Binnenschiffs- und Bahnfunktionen können sich gegenseitig verstärken.

IV. Durch den Ausbau von Hafeninfr- und Suprastrukturen können die Häfen mit der dynamischen Umschlagentwicklung Schritt halten.

Die Bundesländer und Kommunen tragen mit Investitionen in die Hafeninfrastrukturen zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bei. Diese Investitionen führen in den jeweiligen Häfen in der Regel zu weiteren Investitionen bei den Hafenumschlagsunternehmen in erheblicher Höhe. Dabei wird, den aktu-

ellen Erfordernissen des Marktes entsprechend, in den Bereichen investiert, die eine besonders intensive Nutzung versprechen. Damit werden bedeutende regionalwirtschaftliche Effekte erzielt.

Der bedarfsgerechte Ausbau der Infrastruktur in kommunalen Häfen erfordert, dass europäische Förderprogramme (Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur und Europäischer Regionalfonds (EFRE)) auch in Zukunft zur Verfügung stehen.

Die Länder haben auf der Fünften Nationalen Maritimen Konferenz zugesagt, 4,3 Mrd. € in den Ausbau der Hafeninfrastrukturen zu investieren.

Hamburgs umfassendes Investitionsprogramm sieht vor, bis 2016 Investitionen in die öffentliche Infrastruktur von rd. 1 Mrd. € zu tätigen, u. a. in Terminals und in die Verkehrsinfrastruktur.

In Bremen konnte die 2006 angekündigte Investitionslinie von 1,2 Mrd. € realisiert werden.

In Schleswig-Holstein wurde auch in den vergangenen zwei Jahren intensiv in den Ausbau von Hafeninfrastrukturen investiert.

Bis zum Jahr 2014 werden in Niedersachsen insgesamt circa 1 Mrd. € für die Hafeninfrastruktur ausgegeben. Hierbei ist das größte Infrastrukturprojekt unter Mitwirkung von Bremen der Bau des Jade Weser Ports mit einem Kostenvolumen von ca. 650 Mio. €.

Mecklenburg-Vorpommern hat in den letzten 4 Jahren nachhaltig in seine Seehäfen, insbesondere in Wismar, Rostock und Sassnitz-Mukran, investiert. Bis zum Jahr 2014 werden in Mecklenburg-Vorpommern rund 250 Mio. für Entwicklung und Ausbau der Hafeninfrastrukturen aufgewendet.

Die Seehafenwirtschaft hat auch in der Krise bei ihren Investitionen Kurs gehalten. Trotz des schwierigen Marktumfeldes hält sie an den geplanten Ausbau- und Erweiterungsvorhaben fest. Die Seehafenwirtschaft wird ihre Kapazitäten so ausbauen, dass die prognostizierten Umschlagmengen realisiert wer-

den können. Sie steht zu ihrer Zusage auf der Fünften Nationalen Maritimen Konferenz, 3,2 Mrd. € bis 2012 in die Hafensuprastruktur zu investieren. Von diesem Investitionsvolumen wurden bis Ende 2010 bereits rd. 2 Mrd. € in den Terminalausbau gesteckt.

Bund, Länder und Seehafenwirtschaft wollen nach Ablauf der Vereinbarungen der Fünften Nationalen Maritimen Konferenz eine neue Vereinbarung über die seehafenbezogenen Investitionen in die Verkehrsinfra-, Hafeninfra- und Suprastrukturen treffen.

Viele Binnenhäfen haben langfristige Entwicklungsstrategien erarbeitet. Dabei stehen Flächenerweiterungen, Flächenoptimierungen, Verbesserungen der Hafeninfrastrukturen und Suprastrukturen im Vordergrund. Vermehrt wird der Verlagerung von Seehafenfunktionen auf Binnenhäfen Rechnung getragen.

Mit einer Reihe von Beschleunigungs- und Vereinfachungsgesetzen konnten bereits wichtige Erfolge bei der Beschleunigung der Planungsverfahren erreicht werden. Der vergleichsweise schnelle Aufbau moderner Infrastrukturen in den neuen Bundesländern hat gezeigt, dass Baurecht auch in Deutschland in angemessener Zeit geschaffen werden kann. Dennoch bestehen nach wie vor Optimierungspotenziale. Bund und Länder wollen gemeinsam weitere Maßnahmen entwickeln, um Infrastrukturvorhaben zügig zu planen und Investitionen bedarfsgerecht umzusetzen.

V. Die Weiterentwicklung der Förderung des Kombinierten Verkehrs (KV) mit besonderem Schwerpunkt Verbesserung der Schnittstellen ist Ziel der Bundesregierung.

Der KV soll dazu beitragen, einen möglichst großen Teil des in den nächsten Jahren zusätzlich anfallenden Güterverkehrsaufkommens auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern. Die Erwartungen von Politik und Verkehrswirtschaft, die der Einführung der KV-Förderrichtlinie im Jahr 1998 zugrunde lagen, wurden weit übertroffen. Die Verdopplung des Aufkommens im intermodalen Verkehr zwischen 1998 und 2008 wäre ohne diese Richtlinie nicht denkbar gewesen.

Der Haushalt der Bundesregierung für 2011 sieht rd. 80 Mio. € als Investitionsansatz für Baukostenzuschüsse für Umschlaganlagen des KV vor. Wie im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik beschrieben, wird das BMVBS die finanzielle KV-Förderstrategie des Bundes bis 2012 neu konzipieren. Außerdem prüft das BMVBS, ob ausreichende Verlagerungspotenziale bestehen, die eine finanzielle Unterstützung von nicht mobilen Umschlaganlagen für Stück- und Massengutverkehr rechtfertigen könnten.

VI. Die Offshore-Windenergie ist ein wichtiger Eckpfeiler, um die ehrgeizigen Klimaziele der Bundesregierung zu erreichen. Gleichzeitig ist sie eine große Chance für die wirtschaftliche Entwicklung der deutschen Häfen, weshalb an der Küste derzeit mit großem Engagement eine Vielzahl von Infrastrukturprojekten vorangetrieben wird. Mit einem Fortschrittsbericht „Offshore-Windenergie – Bedarf, Chancen und Potenziale für Häfen und Schiffbau“ soll unter Einbindung der Küstenländer gemeinsam mit der Wirtschaft eine koordinierte Strategie zur Entwicklung der Offshore-Infrastruktur erarbeitet werden.

Die deutschen Häfen können von dem zukünftigen Potenzial der Offshore-Windenergie profitieren, wenn sie ihre Kapazitäten für die Montage und den Umschlag der Anlagen zeitnah ausbauen. Dazu benötigen die Häfen jedoch gesicherte Bedarfsanalysen, die eine Einschätzung der zukünftig geforderten Umschlagkapazitäten ermöglichen. Es müssen konkrete Anforderungen durch die Windanlagenbauer und Betreiber an die Häfen gestellt werden, damit die erforderlichen Investitionen in die Hafenunfra- und Suprastruktur getätigt werden können.

VII. Das Nationale Hafenkonzept führte zu einer neuen Perspektive für die gezielte Wahrnehmung von bisher ungenutzten Wettbewerbschancen in den deutschen Häfen. Erhebliche volkswirtschaftliche Potenziale liegen in der systematischen Vernetzung der See- und Binnenhäfen. Durch eine weltweite Vermarktung der deutschen Häfen können zusätzliche Marktpotenziale erschlossen und ein Beitrag zur Verbesserung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Deutschland geleistet werden.

Die Küstenländer bzw. Seehäfen arbeiten u. a. im gemeinsamen Hafenmarketing „German Ports“ und im Rahmen der „Hafenkooperation Norddeutschland“, der „Hafenkooperation Ostsee“ und des „Hafenkonzepts Unterelbe“ zusammen. Die Zusammenarbeit innerhalb dieser Kooperationsstrukturen ist von unterschiedlicher Intensität und bezieht sich auf Themenfelder wie z. B. fachliche Zusammenarbeit in technischen Bereichen, Fragen der Hafentfinanzierung, Unternehmensansiedlungen, Umweltfragen sowie die Vertretung gemeinsamer hafentpolitischer Interessen.

Zwischen den Küstenländern Hamburg, Bremen und Niedersachsen wurde darüber hinaus vereinbart, zukünftig mindestens einmal im Jahr einen Hafententwicklungsdialog – Deutsche Bucht unter Teilnahme von Vertretern der für die Häfen zuständigen Ressorts und Vertretern der Hafentinfrastrukturgesellschaften zu veranstalten. Darin soll ein gegenseitiger Informationsaustausch über Hafententwicklungsplanungen der Länder als Grundlage für ggf. weitergehende Abstimmungen erfolgen.

Der Bund stellt seit 2008 jährliche Haushaltsmittel von 600.000 € zur internationalen Vermarktung des Logistikstandortes Deutschland zur Verfügung. Er stimmt sich zu den einzelnen Vermarktungsaktivitäten, bei denen ihn seit dem 1. Januar 2011 „Logistic Network Consultants“ (LNC) unterstützt, regelmäßig mit den Bundesländern ab. Auf diesem Wege wird auch eine Kooperation mit den Seehäfen auf Grundlage der laufenden Marketingsaktivitäten unter der Dachmarke „German Ports“ angestrebt. Auf Initiative von Herrn Minister Dr. Ramsauer wurde 2010 ein Förderverein zur Unterstützung der Vermarktungsinitiative gegründet, über den zusätzliche finanzielle Mittel in wesentlichem Umfang für die Vermarktung zur Verfügung gestellt werden.

VIII. Die Sozialpartner haben durch die Vereinbarung beschäftigungssichernder Maßnahmen die Voraussetzungen dafür geschaffen, möglichst vielen Beschäftigten den Arbeitsplatz in der Wirtschaftskrise zu erhalten. Ein umfangreicher sozial- und

tarifpolitischer Dialog der Sozialpartner und die Kurzarbeiterregelung des Bundes schufen tragfähige Grundlagen dafür.

Eine besondere Rolle haben bei der Krisenbewältigung die Gesamthafenbetriebe gespielt. Diese Gemeinschaftseinrichtungen der Tarifvertragsparteien sichern die Leistungsfähigkeit der deutschen Seehäfen, da sie durch ihre Struktur auf die Personalanpassungen flexibel reagieren konnten. Daher steht für die Aufschwungphase qualifiziertes Personal zur Verfügung.

Auf der Fünften Nationalen Maritimen Konferenz 2006 wurde vereinbart, bis 2012 rund 2.800 vorwiegend Langzeitarbeitslose zu qualifizieren und in Betrieben der Hafengewirtschaft einzustellen, wobei die Bundesagentur für Arbeit diese Qualifizierungs- und Beschäftigungsinitiative mit 80 Mio. € unterstützt. Dieses Projekt ist sowohl in der Krise fortgesetzt worden wie auch die Krise für Qualifizierungen genutzt worden ist.

Für die Qualifizierungsoffensive lässt sich schon heute eine sehr positive Bilanz ziehen. Bis 2010 konnte insgesamt rund 2.850 vorwiegend langzeitarbeitslosen Menschen eine Beschäftigungsperspektive in der deutschen Seehafengewirtschaft geboten werden.

Konkrete Zahlen für das Jahr 2011 liegen noch nicht vor. Es ist aber davon auszugehen, dass zur Weiterentwicklung der Beschäftigung in der Hafengewirtschaft auch in diesem und im nächsten Jahr weitere Qualifizierungsanstrengungen in einem Umfang von mindestens 500 Beschäftigten unternommen werden. Die Sozialpartner haben mit dieser Qualifizierungsoffensive unterstrichen, dass die Leistungsfähigkeit der Hafenbetriebe ganz entscheidend von der Qualität der Arbeit abhängt, die die Beschäftigten leisten.

Die Bundesregierung und die Hafengewirtschaft halten auch weiterhin an der erfolgreichen Umsetzung der Qualifizierungsoffensive fest, um eine

Verfügbarkeit des künftig erforderlichen Fachkräftepotenzials in der Seehafen- und Logistikwirtschaft gewährleisten zu können.

IX. Um den aus dem dauerhaften Wachstum im Schiffsverkehr resultierenden Umweltbelastungen in den Häfen zu begegnen, haben sich 2008 weltweit 55 Hafenstandorte dazu verpflichtet, den Ausstoß der klimaschädlichen Treibhausgase zu verringern.

Die von der Europäischen Kommission im März 2011 veröffentlichten Leitlinien für die Anwendung der europäischen Umweltgesetzgebung in Seehäfen (Umweltleitlinien) werden als ein erster Schritt, Rechtsunsicherheiten im Umweltbereich und Unterschiedlichkeiten bei der Umsetzung des europäischen Umweltrechts bei Ausbauprojekten europäischer Seehäfen zu beseitigen, begrüßt.

Im Rahmen einer Initiative wurde von einigen europäischen Häfen der „Environmental Ship Index“ (ESI) entwickelt, der als Grundlage für eine umweltbezogene Komponente in Hafengeldtarifen herangezogen werden kann. Hamburg wird voraussichtlich in 2011, die Bremischen Häfen voraussichtlich in 2012 eine solche Komponente in ihre Entgeltsysteme einführen.

Am 8. März 2011 ist ein Gesetz in Kraft getreten, mit dem die Stromsteuer für Landstrom auf den Mindestsatz von 0,50 €/MWh (derzeit 20,50 €/MWh) gesenkt wurde.

X. Mit Blick auf die fortschreitende Globalisierung und zunehmende internationale Arbeitsteilung sowie die enge wirtschaftliche Verflechtung innerhalb des europäischen Wirtschaftsraums sind die Häfen als Kernelemente von Güterverkehr und Logistik von nationaler und europäischer Bedeutung. Bei allen europäischen Maßnahmen ist darauf zu achten, dass keine Wettbewerbsverzerrungen gegenüber nicht-europäischen Häfen zum Nachteil europäischer Häfen entstehen.

Um Innovationen voranzubringen und den Hafenvettbewerb nicht einzuschränken, müssen notwendige nationale Spielräume erhalten werden, um die Häfen nach standortspezifischen Strategien weiter entwickeln zu können.

Aufgrund von Harmonisierungsdefiziten kann es auch innerhalb der EU zu Wettbewerbsverzerrungen kommen, die die europäische gesamtwirtschaftliche Entwicklung hemmen. Allerdings muss sehr genau geprüft werden, wo solche Wettbewerbsverzerrungen tatsächlich bestehen.

Die Bundesregierung, Länder und Sozialpartner sehen z. B. keine Probleme im Wettbewerb zwischen den europäischen Häfen, die eine europäische Regelung bei Konzessionen oder Flächenvergaben in den Häfen rechtfertigen würden. Über das derzeitige europäische Wettbewerbsrecht hinausgehende europäische Regelungen zu Konzessionen oder zur Vergabe von Hafenterritorien würden sich kontraproduktiv auf die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Häfen und ihre Leistungsfähigkeit auswirken, denn sie wirken investitionshemmend.

Ein wichtiger Meilenstein für die Entwicklung eines multimodalen europäischen Logistiknetzes wird die Revision der TEN-Leitlinien sein. Hierbei müssen die Häfen stärker in das zukünftige TEN-Kernnetz integriert werden. Insbesondere die umschlagstarken deutschen Seehäfen, zu denen neben Hamburg und den bremischen Häfen sowie Wilhelmshaven auch die Ostseehäfen Rostock und Lübeck zählen, müssen im Kernnetz enthalten sein. Die Verknüpfung zwischen Kurzstreckenseefahrt, Bahn und Binnenschiffahrt soll im Rahmen der TEN gefördert werden; vor allem durch Beseitigung von Infrastrukturengpässen, fehlenden Verbindungen und Verbesserung der Umschlagseinrichtungen.

Die Umsetzung des Vorschlags der Kommission für ein Pilotprojekt auf Basis des Safe Sea Net zur Realisierung des grenzfreien europäischen Seeverkehrsraums wird sehr begrüßt. Das Projekt wird maßgeblich dazu beitragen, bürokratische Hindernisse für den innereuropäischen Schiffsverkehr abzubauen, den Anteil kombinierter Verkehre zu erhöhen und mehr Güter von der Straße auf die Wasserstraße zu verlagern.

Jörg Bode

Bericht aus Workshop III – Seeschifffahrt

Enak Ferlemann

Parlamentarischer Staatssekretär
beim Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

Deutsche Seeschifffahrt auf Zukunftskurs

Der Arbeitskreis III „Seeschifffahrt“ hat sich mit den Herausforderungen der deutschen Seeschifffahrt im globalen Wettbewerb befasst. Dabei wurden die aktuellen Fragen

- der Standortsicherung,
- der Ausbildung und Beschäftigung,
- der Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt unter deutscher Flagge sowie
- der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord diskutiert.

Aktuelle Fragen der Piraterie wurden im Rahmen des Arbeitskreises III auf der Siebten Nationalen Maritimen Konferenz nicht vertieft behandelt. Die Teilnehmer des Arbeitskreises halten die Fortsetzung des Dialogs zur Piraterie in den hierfür geschaffenen Foren aber für zwingend geboten, da sich die Situation – insbesondere vor den Küsten Ostafrikas – zugespitzt hat. Seeverkehrswirtschaft und Politik haben in diesem Bereich bereits Maßnahmen ergriffen. Die Bundesregierung und die Seeverkehrswirtschaft wurden aufgefordert, die rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen auf nationaler und internationaler Ebene zum Schutz der Seeleute und zur Wahrung der Freiheit und Sicherheit der internationalen Handelsschifffahrt auszufüllen und ggf. fortzuentwickeln sowie weitere Maßnahmen anzustoßen.

Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Schifffahrtsstandortes – Sicherung von Ausbildung und Beschäftigung als Bündnisaufgaben

Der Arbeitskreis ist sich einig, dass die Tonnagebesteuerung eine wichtige Rahmenbedingung für eine positive Entwicklung des Schifffahrtsstandortes Deutschland und die Schaffung von hochqualifizierten Arbeitsplätzen im gesamten maritimen Cluster ist. Mit dieser Form der Besteuerung trägt die Bundesregierung wesentlich dazu bei, den Reedereistandort Deutschland mit entsprechender Wertschöpfung im deutschen maritimen Cluster auch künftig zu sichern. Die maritime Wirtschaft ist mit mehr als 380.000 Beschäftigten und einem jährlichen Um-

satzvolumen von rund 50 Milliarden Euro ein wichtiger Wirtschaftszweig in Deutschland. Die Anzahl hochwertiger Arbeitsplätze an Land, z. B. in Reederei- und Maklerunternehmen, hat sich positiv entwickelt. Das Investitionsvolumen deutscher Reeder ist kontinuierlich gestiegen. Hiervon hat auch der gesamte deutsche maritime Cluster (z. B. Zulieferindustrie) – auch in den küstenfernen Bundesländern – profitiert. Arbeitsplätze mit maritimem Know-how wurden geschaffen.

Die Bundesregierung wird an der Tonnagesteuer weiterhin festhalten. Die Küstenländer haben die Bedeutung der Tonnagebesteuerung für Handelsschiffe in der internationalen Seeschifffahrt für den Schifffahrtsstandort Deutschland ebenfalls unterstrichen.

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) hat die Bundesregierung und die Küstenländer zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Schifffahrtsstandortes aufgefordert, die administrativen Dienstleistungen für die Seeschifffahrt zu verbessern und die Flaggenstaatsverwaltung zu modernisieren. Die Hafens- und Flaggenstaatskontrollen sollen so effektiv wie möglich ausgestaltet werden. Damit soll die Effizienz gesteigert und der Schifffahrtsstandort Deutschland attraktiver werden.

Die Bundesregierung hat diesen Prozess bereits gestartet mit der Einrichtung einer gemeinsamen behördenübergreifenden Homepage der deutschen Flaggenstaatsverwaltung. Dieser Internetauftritt soll alle Informationen für den operativen Betrieb sowie die Einflaggung von Schiffen und Neubauten enthalten. Sie soll die zentrale Eingangseite für Informationen zur deutschen Flagge sein und dadurch zu Erleichterungen und Vereinfachungen führen. Der Bund hat die notwendigen Initiativen ergriffen, um die Homepage der deutschen Seeschifffahrt zum 01.01.2012 anbieten zu können. Zu den darüber hinaus im Vorfeld der Nationalen Maritimen Konferenz unterbreiteten Modernisierungsvorschlägen werden die Bundesregierung und die Länder zielgerichtet den Dialog mit Blick auf Entbürokratisierungsmöglichkeiten und Verbesserungen im Service für die Schifffahrt fortsetzen.

Bedarfsgerechte maritime Ausbildung und Ausbildungskapazitäten

Die seemännische Ausbildung sorgt für maritime Schlüsselqualifikationen, die der Sicherung des Nachwuchses dienen und dem u. a. aufgrund demografischer Entwicklung zu erwartenden Fachkräftemangel entgegenwirken.

Die Küstenländer haben in den letzten Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen, um die Ausbildungskapazitäten vor allem in der Nautik an den seefahrtsbezogenen Schul- und Hochschulstandorten zu erhöhen. Die Infrastruktur und die technische Ausstattung der Standorte sind modernisiert und befinden sich auf einem international hervorragenden und konkurrenzfähigen Niveau. Im Zuge der Umstellung auf den Bologna-Prozess sind zahlreiche neue Studienangebote im Kontext der Ausbildungsgänge Nautik und Schiffsbetriebstechnik an den maritimen Ausbildungseinrichtungen der Länder installiert worden. Die staatliche Förderung und das finanzielle Engagement des VDR haben zu beachtlichen Ergebnissen in der Ausbildung geführt. Die Zahl der Berufseinsteiger im maritimen Bereich hat sich seit 2003 mehr als verdoppelt. Zudem können andere Sparten im maritimen Cluster entsprechend qualifiziertes Fachpersonal rekrutieren (z. B. im Reederei- und Maklerbereich, im Bereich Offshore, in Lotsenberufen oder im öffentlichen Dienst).

Die Bundesregierung wird die Ausbildungsplatzförderung als bewährtes Instrument beibehalten. Die Küstenländer werden auch weiterhin bedarfsgerechte Ausbildungskapazitäten für den seemännischen Nachwuchs zur Verfügung stellen. Dabei werden sie den hohen Standard der Qualität der Ausbildung sichern. Die Küstenländer sind bereit, die Kooperationen mit allen Partnern des maritimen Clusters fortzusetzen und das Maritime Bündnis weiterzuentwickeln, um den maritimen Standort Deutschland zukunftsfähig zu gestalten. Im Rahmen der ihnen zur Verfügung stehenden Mittel reagieren sie auch künftig zeitnah auf sich abzeichnende Entwicklungen in der Gesellschaft und in der maritimen Wirtschaft durch entsprechend angepasste Ausbildungs- und Studienangebote.

Steigerung der Attraktivität der deutschen Flagge

Die deutschen Seeschiffahrtsunternehmen sind in globalen Märkten tätig und in der Wahl von Unternehmensstandorten der von ihnen betriebenen Schiffe weitgehend frei. Schiffahrtsstandorte und Flaggenstaaten stehen deshalb ebenso im Wettbewerb wie die Unternehmen und ihre Beschäftigten. Die Standards in der Seeschiffahrt – z. B. die Sicherheit, Umwelt oder in sozialen Bereichen – werden weitgehend international festgelegt. Die Bundesregierung hat bereits 1998 durch das Seeschiffahrtsanpassungsgesetz das deutsche Schiffssicherheitsrecht ausschließlich auf das Internationale Recht der IMO ausgerichtet. Sie wird auch zukünftig dafür Sorge tragen, die internationalen Standards und Regeln in der Seeschiffahrt maßgeblich mit zu beeinflussen und darauf hinwirken, dass nationale Sondervorschriften, wenn vertretbar, reduziert werden.

Die Grundzüge der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in der Seeschiffahrt – der staatlichen Unterstützung im Wettbewerb – werden von der EU mit den EU-Leitlinien für Beihilfen im Seeverkehr vorgegeben. Diese haben Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Handelsschiffahrt unter deutscher Flagge. Das Verhältnis der Schiffe der deutschen Handelsflotte unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaates im Vergleich zu Schiffen unter außereuropäischer Flagge ist nach EU-beihilferechtlichen Gesichtspunkten für den Fortbestand der Tonnagesteuer in Deutschland bedeutsam. Ein verstärktes Ausflaggen deutscher Schiffe in Nicht-EU-Mitgliedstaaten könnte die Erfüllung der EU-Vorgaben gefährden.

Um einer negativen Entwicklung für den Standort frühzeitig entgegenzusteuern, sind Maßnahmen erforderlich, um die Wettbewerbsfähigkeit der internationalen Schiffahrt unter deutscher Flagge zu stärken. Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass dies nicht weiter durch finanzielle Unterstützung in der bisherigen Form erfolgen sollte. Die Sicherung langfristig tragfähiger öffentlicher Finanzen verlangt, alle Finanzhilfen und Steuervergünstigungen kontinuierlich auf ihre Notwendigkeit hin zu über-

prüfen. Vor diesem Hintergrund waren Einschnitte bei der Lohnnebenkostenförderung mit Blick auf die Einhaltung der „Maastrichtkriterien“ und die im Grundgesetz verankerte neue Schuldenregel nicht zu vermeiden.

Der Verband Deutscher Reeder, die Gewerkschaft ver.di und die Küstenländer äußerten hinsichtlich der Folgen der Haushaltsmittelkürzungen ihre Sorge mit Blick auf die Auswirkungen für Ausbildung und Beschäftigung im maritimen Cluster. Sie forderten den Bund auf, die Mittel der Schiffahrtförderung wieder aufzustocken.

Um unvorhersehbare finanzielle Härten bei den Reedern zu vermeiden, wird die Bundesregierung die Mittel für alle bis einschl. 2010 beantragten Schiffahrtfördermaßnahmen bereitstellen, damit kein gestellter Antrag wegen fehlender Haushaltsmittel abgelehnt werden muss und alle Verfahren vollständig zu Ende gebracht werden können.

Die Podiumsteilnehmer waren sich einig, dass auch künftig, um maritime Ausbildung und Beschäftigung in Deutschland zu sichern, eine hohe Anzahl von Schiffen unter deutscher Flagge im internationalen Verkehr fahren soll. Es wurden verschiedene Ansätze zu einem wettbewerbsorientierten Rahmen für die deutsche Flagge diskutiert. Hierbei wurden die beiden Themen:

- Verbesserungen im Service für die Schiffahrt durch Entbürokratisierung und
- eine weitere Flexibilisierung der Schiffsbesetzungsverordnung

von den Podiumsteilnehmern intensiv erörtert.

Es wurde vereinbart, dass unmittelbar nach der Nationalen Maritimen Konferenz zielführende Gespräche zwischen den Bündnispartnern erforderlich sind, um für alle Beteiligten die erforderliche Planungssicherheit zu schaffen.

Um mittel- und langfristig eine belastbare Basis für zielgerichtete Maßnahmen für die deutsche Seeschiffahrt zu schaffen, wird das Bundesministerium

für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Attraktivität und die Wettbewerbsfähigkeit der Handelschifffahrt unter deutscher Flagge untersuchen lassen.

Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord – Steigerung der Attraktivität seemännischer Berufe

Die Arbeits- und Lebensbedingungen für Seeleute sollen verbessert und die Sicherheit auf Schiffen verstärkt werden. Das Seearbeitsübereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) mit seinen weltweit einheitlich geltenden Mindeststandards ist ein geeignetes Mittel, dieses Ziel zu erreichen. Die Bundesregierung hält es für notwendig, die Vorschriften der Seediensttauglichkeits- und Krankenfürsorgeverordnung, die aus den 70er-Jahren stammen, deutlichen Änderungen zu unterziehen und das bestehende Seemannsgesetz aus dem Jahre 1957 durch ein neues Seearbeitsgesetz zügig zu ersetzen. Die Regelungen sollen modernisiert und so unbürokratisch und verständlich wie möglich gefasst werden.

Ausrichtung des Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt (Maritimes Bündnis) als zukunftsfähige Plattform zur Bewältigung der Herausforderungen

Das Maritime Bündnis hat sich in den 10 Jahren seiner Existenz als eine bewährte und akzeptierte Institution positioniert. Ohne zusätzliche Strukturen und komplizierte Regelwerke konnte auf Vertrauensbasis ein belastbares Netzwerk geschaffen werden, um Synergiegewinne für die maritimen Branchen zu schaffen und zur Stärkung der maritimen Wirtschaft und des Standortes Deutschland beizutragen. Die Podiumsteilnehmer haben beschlossen – auch vor dem Hintergrund der diskutierten schwierigen Lage – an den Zielen des Bündnisses festzuhalten und das Maritime Bündnis weiter zu entwickeln.

Enak Ferlemann

Bericht aus Workshop IV – Meerestechnik

Martin Günthner

Senator für Wirtschaft und Häfen der
Freien Hansestadt Bremen

Meerestechnik ist Zukunft

Die Meerestechnik hat hervorragende Zukunftsaussichten und ist der wachstumsstärkste Bereich der maritimen Wirtschaft. Für die Energieversorgung gewinnt das Meer weiter an Bedeutung. Der mit Abstand größte Markt, die Offshore-Förderung von Öl und Gas, wächst weiter und die Offshore-Windenergie steht vor ambitionierten Ausbauplänen. In der Zukunft können marine mineralische Rohstoffe aus dem Meer einen Beitrag zur Versorgungssicherheit leisten. In diesen technologisch höchst anspruchsvollen Bereichen ergeben sich für die deutsche Meerestechnik hervorragende Chancen.

Im Workshop wurden folgende Handlungsempfehlungen entwickelt:

1. Nationaler Masterplan Maritime Technologien („NMMT“) – gemeinsam die Wachstumspotenziale in der Meerestechnik nutzen

- Der Entwurf des Nationalen Masterplans Maritime Technologien wird als wichtiger Schritt begrüßt, um die großen Potenziale der Meerestechnik zu nutzen. Als zentrales Instrument muss er in einem dynamischen und gestalterischen Prozess dazu genutzt werden, gemeinsame Strategien für die Meerestechnik zu entwickeln und umzusetzen. Bereits konkret im NMMT definierte Maßnahmen sollen zeitnah umgesetzt werden.
- Der Masterplan muss zügig mit Unterstützung aller Beteiligten – Bundesregierung, Länder, Wirtschaft, Forschungseinrichtungen und Institute u. a. – mit Leben erfüllt werden. Um den dafür notwendigen Umsetzungs- und Weiterentwicklungsprozess wirkungsvoll zu gestalten, sollte unter Einbindung der maritimen Verbände die Einrichtung einer koordinierenden Stelle und deren Anschubfinanzierung realisiert werden. Ein erster Workshop zur Umsetzung wird am 27. September 2011 in Bremen stattfinden.
- Unter Leitung des Maritimen Koordinators der Bundesregierung werden regelmäßig Koordinierungsveranstaltungen stattfinden. Die bestehende Taskforce „NMMT“ wird weiterhin als Steuerungsgremium wirken.

- Der „Entwicklungsplan Meer im Rahmen einer integrierten deutschen Meerespolitik“ setzt wichtige Rahmenbedingungen für die maritime Wirtschaft. Er strebt im Rahmen eines strukturierten Wissenstransfers zwischen Forschung, Wirtschaft und Politik eine gesellschaftlich verantwortliche, nachhaltige Struktur zur Entwicklung maritimer technologischer Innovationen an. Die Bundesregierung wird aufgefordert, den Entwicklungsplan Meer zügig zu verabschieden und umzusetzen.
- Investitionen in Forschung und Entwicklung sind Voraussetzung, um die Herausforderungen der Meerestechnik bewältigen und die Zukunftspotenziale nutzen zu können. Die im Vergleich zu anderen Schlüsselsektoren geringen Fördermittel müssen daher an die Erfordernisse angepasst werden.
- Der NMMT soll auch zukünftige FuE-Schwerpunkte definieren, die u. a. Eingang in das FuE-Programm „Maritime Technologien der nächsten Generation“ und dessen Fortschreibungen finden müssen.
- Bestehende Förderprogramme müssen zukünftig stärker koordiniert werden, um einen Beitrag zur Erhöhung der Innovations- und Leistungsfähigkeit des maritimen Standorts Deutschland zu leisten. Eine ressortübergreifende Projektförderung ist dabei essenziell.
- Die Meerestechnik umfasst sehr unterschiedliche Bereiche. Der NMMT soll durch geeignete Maßnahmen dazu beitragen, dass die öffentliche Wahrnehmung der Meerestechnik als Zukunftsbranche verbessert wird.
- Die Entwicklung und Fortführung von Leuchtturmprojekten ist für die Erhöhung der Systemkompetenz der deutschen Meerestechnik wichtig und muss vorangetrieben werden.
- Die Interessenswahrnehmung gegenüber der EU muss koordiniert und verbessert werden, um die EU-Forschungsmittel stärker für die maritime Wirtschaft zu nutzen.
- Die Meerestechnik ist eine Hightech-Branche. Die angestrebten Wachstumsziele können nur erreicht werden, wenn genügend Fachkräfte zur Verfügung stehen. Der NMMT soll konkrete Maßnahmen anstoßen.

- Der NMMT fokussiert bisher auf die nicht-schiffbaulichen Aspekte der Meerestechnik. Er ist offen für Erweiterungen auf die anderen maritimen Sektoren.

2. Marine mineralische Rohstoffe aus dem Meer – ein Zukunftsfeld mit hohem Entwicklungspotenzial

- Schaffung einer Arbeitsgemeinschaft meeresrechtlich gewinnbarer Rohstoffe als gemeinsame Technologieplattform.
- Förderung eines Mining Tests für die Technologie zur Gewinnung von mineralischen Rohstoffen aus der Tiefsee.
- Unterstützung der Entwicklung von metallurgischen Aufbereitungsverfahren für spezifische marine mineralische Rohstoffe.
- Verbesserung des Zugangs zu deutschen Forschungsschiffen.
- Einbeziehung von marinen mineralischen Rohstoffen in bilaterale Rohstoffpartnerschaften.

3. CO₂-Speicherung im Meeresboden: Risiken, Chancen, Technologien

Die Bundesregierung sollte geeignete rechtliche, politische und finanzielle Rahmenbedingungen schaffen und folgende Aktivitäten ermöglichen:

- Identifizierung und Erkundung potenzieller CO₂-Speicher in der Deutschen Nord- und Ostsee
- Erforschung der Umweltrisiken der CO₂-Speicherung im Meeresboden
- Entwicklung intelligenter Meerestechnik zur Erkundung und Überwachung der Speicher
- Optimierung und Bewertung von Technologien für den Offshore-CO₂-Transport
- Durchführung von Demonstrationsprojekten im industriellen Maßstab

4. Aktuelle Marktchancen in der Meerestechnik

→ Die Bundesregierung sollte die politische Flankierung bzw. Exportunterstützung (Messen, Entwicklungszusammenarbeit, Delegationsreisen) für die Branche intensivieren. Im Bereich Offshore-Öl und -Gas sollte die Bundesregierung hochrangig auf der Leitmesse OTC 2012 (Offshore Technology Conference, Houston) vertreten sein und durch die Ausrichtung einer von Deutschland organisierten Fachveranstaltung begleitet werden. Dies würde die Wahrnehmung der deutschen Kompetenzen im Offshore-Bereich erhöhen. Gleiches gilt für den Bereich Offshore-Windenergie mit der EOW (European Offshore Wind).

Martin Günthner

Bericht aus dem Workshop V – Offshore-Windenergie

Thorsten Herdan

Vizepräsident der Stiftung Offshore-Windenergie;
Geschäftsführer der Fachverbände Power
Systems / Motoren und Systeme im Verband
Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e. V.
(VDMA); Energiepolitischer Sprecher des VDMA

Maritimer Wachstumssektor Offshore-Windenergie

Im Rahmen des Workshops V „Offshore-Windenergie“ auf der Sechsten Nationalen Maritimen Konferenz in Rostock 2009 haben die Beteiligten sieben vorrangige Handlungsfelder erarbeitet:

- Sicherstellung von Netzanschlüssen für Offshore-Windparks
- Ausbau der Hafeninfrastruktur und Vernetzung der maritimen Wirtschaft mit der
- Offshore-Windenergiebranche
- Weiterentwicklung Sicherheitskonzept Deutsche Küste
- Schließung von Finanzierungslücken durch das Konjunkturprogramm II
- Monitoring der Offshore-Windenergieentwicklung in Deutschland
- Forschung und Entwicklung
- Raumordnung und Genehmigungsregime

Die Bundesregierung hat die zentralen Ergebnisse und Handlungsempfehlungen des Workshops aufgegriffen und in wesentlichen Punkten umgesetzt. Auch aufgrund der intensiven Begleitung der Offshore-Windenergie-Entwicklung durch die Stiftung Offshore-Windenergie und das Bundesumweltministerium konnten das Offshore-Testfeld alpha ventus durch die beteiligten Unternehmen sowie ein erstes kommerzielles Offshore-Projekt in der Ostsee umgesetzt werden. Die Bauarbeiten für einen weiteren Windpark in der Nordsee sind schon weit fortgeschritten und Netzanschlüsse durch die zuständigen Übertragungsnetzbetreiber realisiert bzw. bereits ausgeschrieben.

Insgesamt wurden bislang über 50 Windenergieanlagen im Meer mit zusammen über 200 MW installierter Leistung aufgebaut. In diesem Jahr werden in einem schon teilweise realisierten Offshore-Windpark weitere Fundamente und Anlagen installiert. In zwei weiteren Projekten werden noch in 2011 die ersten Gründungen gesetzt. Offshore-Windparks mit zusammen über 1.700 MW sind bereits finanziert und stehen vor der Realisierung, auch aufgrund der Unterstützung aus dem Konjunkturpaket der EU.

Damit ist Deutschland von der Planungsphase in die Realisierungsphase der Offshore-Strategie der Bundesregierung übergegangen. Das Ziel der Offshore-Strategie ist die Realisierung von 25.000 MW installierter Leistung bis 2030.

Aufgrund der gegebenen Rahmenbedingungen (Küstenentfernung, Wassertiefen) in Deutschland ist die Wirtschaftlichkeit von Offshore-Windparks im Vergleich zum europäischen Ausland bisher allerdings nur teilweise gegeben. Dies zeigt sich auch in der Zurückhaltung bei Investitionsentscheidungen in weitere deutsche Offshore-Projekte sowie in den weiteren Ausbau der Produktionskapazitäten in Deutschland. Die Vielzahl von administrativen Hemmnissen sowie die z. T. noch ungeklärten technischen Fragen führen zu Unsicherheiten und damit zu Risikoaufschlägen bei vielen Offshore-Komponenten und -Dienstleistungen entlang der Wertschöpfungskette. Insofern müssen die Rahmenbedingungen auf der Grundlage der gesammelten Erfahrungen permanent angepasst und weiterentwickelt werden.

Aus der Diskussion im Workshop V – Offshore-Windenergie auf der Siebten Nationalen Maritimen Konferenz ergeben sich folgende Handlungsempfehlungen:

1. Umsetzung Energiekonzept, beschleunigte Energiewende

- Die Bundesregierung wird gebeten, die im Energiekonzept angekündigten Maßnahmen, die Investitionsentscheidungen in Offshore-Windparks beschleunigen sollen, im ersten Halbjahr 2011 zu beschließen. Es handelt sich dabei u. a. um die angekündigte Weiterentwicklung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes, des Netzausbaubeschleunigungsgesetzes sowie des Energiewirtschaftsgesetzes und um den Start des KfW-Programms für die Baufinanzierung von Offshore-Windparks.
- Die Bundesregierung und der Gesetzgeber werden gebeten, das vorgestellte Stauchungsmodell (Anfangsvergütung 19 Ct/kWh über 8 Jahre, vgl. Entwurf zum EEG-Erfahrungsbericht) kurzfristig vor der anstehenden Novelle zu überprüfen. Hintergrund ist der von diversen Verbänden,

Institutionen und Unternehmen vorgebrachte Bedarf, den Anfangsvergütungszeitraum von 8 auf 9 Jahre zu verlängern.

- Das Bundesumweltministerium sollte weiterhin über die Entwicklung der Offshore-Windenergie und die Umsetzung des Energiekonzepts berichten und die Wirksamkeit der verbesserten Anreize zum Ausbau der Offshore-Windenergie evaluieren.

2. Vernetzung maritime Wirtschaft mit Offshore-Windenergie

- Die Stiftung Offshore-Windenergie wird gebeten, den auf ihre Initiative hin gegründeten ständigen gemeinsamen Arbeitskreis Vernetzung der maritimen Wirtschaft mit der Offshore-Windenergie unter der Schirmherrschaft des Bundeswirtschaftsministeriums dauerhaft weiterzuführen. Der Arbeitskreis wird gebeten, regelmäßig über die Umsetzung der Ziele und Aufgaben zu berichten.
- Die Bundesregierung wird gebeten, die Empfehlungen aus den drei Fachgruppen des Arbeitskreises 1. Normen/Vorschriften, 2. Häfen / Investoren und 3. Aus- und Weiterbildung und weitere Studien der Branchen aufzugreifen und ihre Umsetzung zu unterstützen.
- Die Industrie wird gebeten, sich unter dem Dach der Stiftung Offshore-Windenergie entlang der Wertschöpfungskette noch stärker zu vernetzen; ggf. im Rahmen eigener Industrie-Fachgruppen (Windenergieanlagenhersteller, Großkomponentenhersteller, Hafenbetreiber, Schiffbauer, Werften, Logistiker, Bau- und Installationsunternehmen, Windparkbetreiber u. a.). Ziel ist eine verstärkte Zusammenarbeit, die Erhöhung der Arbeitsteilung, Erschließung von Kostensenkungspotenzialen, Optimierung von Logistikketten und letztlich die Optimierung der gesamten Wertschöpfungskette. Zweck ist die Realisierung möglichst hoher Anteile an der Wertschöpfung in Deutschland.

Die Stiftung Offshore-Windenergie hat die Vernetzung mit der maritimen Wirtschaft mit einem beachtlichen Erfolg vorangetrieben. Diese angebahnte Zusammenarbeit muss dauerhaft weitergeführt und optimiert werden. Die Weiterführung ist umso

wichtiger, als dass mittlerweile drei der hier gegründeten Fachgruppen an der Lösung praxisnaher und zukunftsweisender Fragen im Bereich der Häfen, Standardisierung sowie der Aus- und Weiterbildung arbeiten. Die Arbeiten der Fachgruppen werden erhebliche Vorteile für die Offshore-Windindustrie und die maritime Wirtschaft generieren, sie müssen aber noch stärker mit europäischen Initiativen und nationalen Initiativen in anderen Offshore-Windenergie-Märkten abgestimmt werden.

3. Aus- und Weiterbildung, Fachkräftebedarf

- Universitäten, Fachhochschulen, Institute und Weiterbildungseinrichtungen sowie die Offshore-Windenergiebranche werden aufgefordert, ein gemeinsames Konzept mit Bund, Ländern, Kammern, u. a. für die Weiterentwicklung sowie den Aufbau von Studiengängen sowie von Aus- und Fortbildungsprogrammen zu forcieren, um dem drohenden Fachkräftemangel im Bereich Offshore-Windenergie zu begegnen. Stiftungsprofessuren sind hier erste ermutigende Ansätze.
- Ferner wird die maritime Wirtschaft gebeten, eine Kampagne zur Vermarktung der beruflichen Chancen in der maritimen Branche Offshore-Windenergie zu initiieren.
- Die durch die Fachgruppe „Aus- und Weiterbildung“ vorgetragenen Handlungsbedarfe werden bestätigt und die angekündigten Maßnahmen begrüßt.
- Der erkennbare drohende Fachkräftemangel ist für die gesamte Offshore-Windenergiebranche alarmierend. Studiengänge, Aus- und Fortbildungsprogramme für die junge Branche werden initiiert oder befinden sich im Aufbau. Nur durch eine übergeordnete Initiative, die alle Beteiligten einbindet, können die Herausforderungen gemeistert werden.

4. Standards, Normen, Bauvorschriften

- Die Industrie wird gebeten, sich mit den Genehmigungsbehörden über die Weiterentwicklung der bestehenden nationalen Normen und Standards zum Bau von Offshore-Windparks insbesondere hinsichtlich der Baustandards bei Fundamenten vor dem Hintergrund internationaler Erfahrungen abzustimmen, um Wettbewerbsnachteile durch unterschiedliche Standards in verschiedenen Ländern zu vermeiden. Die Industrie wird hierfür entsprechende Vorschläge zur Harmonisierung der Standards erarbeiten.
- Empfehlungen der Fachgruppe „Internationale Vorschriften und Normung“ im Rahmen des Arbeitskreises Vernetzung der maritimen Wirtschaft werden grundsätzlich begrüßt. Sie zielen darauf ab, für zukünftige Offshore-Wind-Spezialschiffe international verbindliche Sicherheits- und Umweltschutzvorschriften und ergänzende ISO-Normen zu entwickeln, um Sicherheit und Umweltschutz weiter zu erhöhen und Anforderungen mit angemessenen Übergangsfristen gleichzeitig bezahlbar zu gestalten. Für laufende Projekte und Ausschreibungen ist die deutsche Schifffahrtsverwaltung aufgefordert, umgehend Übergangsregelungen zu erarbeiten und durchzusetzen, die sich an den Empfehlungen der Fachgruppe orientieren.

Die Weiterentwicklung und Optimierung von Standards und Normen wird mit dazu beitragen, zeitnah die Kosten bei Großkomponenten und damit auch die Stromgestehungskosten zu senken. Dabei müssen die Anforderungen an Schiffe, Gründungsstrukturen und andere maritime Ausrüstungen auf die Bedarfe der Offshore-Windindustrie angepasst werden. Standards sind dabei am technologisch Machbaren, am sicherheitstechnisch und ökologisch Notwendigen sowie am wirtschaftlich Möglichen auszurichten.

5. Fortschrittsbericht „Offshore-Windenergie – Bedarf, Chancen und Potenziale für Häfen und Schiffe“

- Die Teilnehmer des Workshops begrüßen die geplante Erarbeitung des Fortschrittsberichts „Offshore-Windenergie – Bedarf, Chancen und Potenziale für Häfen und Schiffe“ durch Bundesumwelt-, Bundeswirtschafts- und Bundesverkehrsministerium.
- Die Hafenwirtschaft hat hierfür einen Offshore-Hafenatlas erstellt, der über die vorhandenen und geplanten Kapazitäten in den deutschen Seehäfen zum Umschlag und zur Lagerung von Offshore-Komponenten sowie über verfügbare Gewerbeflächen für Unternehmensansiedlungen und Vormontage informiert (www.zds-seehaefen.de). Diese Bestandsaufnahme soll mit dem Bedarf der Betreiber und Hersteller von Offshore-Windparks abgestimmt werden. Die Bundesregierung wird gebeten, die Erkenntnisse aus dem Hafenatlas im Fortschrittsbericht aufzugreifen und die bedarfsgerechte Anpassung zu unterstützen.
- Die Küstenländer werden sich bzgl. der Planungen zum Ausbau der Hafenkapazitäten für die Offshore-Windenergie stärker miteinander abstimmen und die notwendigen Kapazitäten zeitnah realisieren.

Die Offshore-Windenergie benötigt zeitnah geeignete Installations- und Wartungsausrüstungen für Großkomponenten und Seekabel. Spezialschiffe für die Installation, den Service und die Wartung der Offshore-Windenergieanlagen sind noch Mangelware und müssen zeitnah gebaut werden. Auch hier wird die Industrie aufgefordert, einen möglichst hohen Anteil deutscher Wertschöpfung zu realisieren. Darüber hinaus sind geeignete Hafenkapazitäten in ausreichendem Umfang eine Grundvoraussetzung für den Ausbau der Offshore-Windenergienutzung. Die für den Offshore-Windenergieausbau notwendigen Häfen haben einen großen Flächenbedarf, der zeitnah zur Verfügung stehen sowie land- und seeseitig geeignet angebunden sein muss. Das Bundesverkehrs-, das Bundeswirtschafts- und das Bundesumweltministerium haben sich vor dem Hintergrund im Dezember 2010 gemeinsam dafür

ausgesprochen, einen Fortschrittsbericht „Offshore-Windenergie – Bedarf, Chancen und Potenziale für Häfen und Schiffe“ zu entwickeln und Ende 2011 vorzustellen. Darin sollen die möglichen Dienstleistungen, die Potenziale und die Anforderungen an die Häfen sowie die Marktpotenziale der Werften im Zusammenhang mit der Offshore-Windenergie dargestellt werden. Der Fortschrittsbericht wurde als wichtige Maßnahme in den Nationalen Masterplan Maritime Technologien (NMMT) aufgenommen.

6. Umweltverträglichkeit der Offshore-Windenergie

- Das Bundesumweltministerium wird gebeten, zeitnah gemeinsam mit Forschungseinrichtungen und Genehmigungsbehörden eine Schallschutzstrategie zu Offshore-Windenergie vorzulegen.
- Die Offshore-Windenergiebranche wird aufgefordert, die bisherigen Aktivitäten zur Erprobung von schallmindernden Maßnahmen oder von alternativen Fundamentkonzepten weiter zu verstärken.

Der Ausbau der Offshore-Windenergie bedarf eines breiten gesellschaftlichen Konsenses. Dazu gehört insbesondere die ständige Weiterentwicklung im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit von Windenergieanlagen. In diesem Zusammenhang ist eine umweltverträgliche Fundamentierung der Offshore-Windenergieanlagen, insbesondere zum Schutz der schallempfindlichen Schweinswale, eine zentrale Voraussetzung.

Die Schallschutzstrategie soll den Stand der Technik zu Fundamentierung und Schallminderungsmaßnahmen beschreiben und Entwicklungspfade im Bereich der Technologie und Schallminimierung aufzeigen, ohne laufende Projekte auszubremsen. Damit soll sie mit sicherstellen, dass die Weiterentwicklung von lärmreduzierenden Maßnahmen durch die Industrie vorangetrieben werden, um so den Rammschall bei den zukünftigen Projekten zu reduzieren, damit der Bau der anstehenden Offshore-Windparks mit deutlich geringeren Geräuschwirkungen möglich wird. In Anbetracht der Vielzahl der bereits genehmigten und zum Bau anstehenden

Projekte soll diese „Offshore-Schallschutzstrategie“ noch in diesem Jahr verabschiedet werden. In dem Zusammenhang kommt den geplanten Demonstrationsvorhaben mit schallreduzierten Fundamentierungen eine besondere Bedeutung zu.

7. Forschung und Entwicklung

- Unternehmen und Unternehmensverbände der Offshore-Windenergiebranche werden aufgefordert, ihren Forschungs- und Entwicklungsbedarf zu definieren und Skizzen zu Vorhaben zu entwickeln. Die Vorhaben sollen zusammengeführt, projektübergreifend vernetzt und koordiniert werden. Es soll damit ein virtuelles Testfeld Offshore-Windenergie in Deutschland entstehen.
- In dem Zusammenhang wird auch eine stärkere Vernetzung im Bereich der Forschung zwischen den verschiedenen maritimen Forschungszweigen und der Windenergieforschung angeregt.

Die Industrie hat unternehmensübergreifend einen erheblichen Bedarf im Bereich der Erprobung neuer Technologien unter realen Offshore-Bedingungen identifiziert. Die entsprechenden Forschungs- und Demonstrationsprojekte sollen an unterschiedlichen Standorten und zu unterschiedlichen Zeiten in einem virtuellen Testfeld, also in einem koordinierten Vorgehen, gebündelt werden.

Damit steht das virtuelle Testfeld für einen mehrjährigen Prozess, der die Offshore-Entwicklung begleiten wird. Insofern wurde es als ein Leuchtturmprojekt in den Nationalen Masterplan Maritime Technologien eingebracht.

Das zu erarbeitende Konzept soll verschiedene identifizierte Untersuchungsfelder abdecken. Gegenstand der entsprechenden Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen sollen dabei vor allem die Bereiche Gründungen, Windenergieanlagen, Reduzierung der Umweltauswirkungen, Errichtungs- und Betriebslogistik, Netzanbindung und -integration sowie Schutz- und Sicherheitskonzepte sein. Das Testfeld schafft also die Voraussetzung für die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und der Umweltverträglichkeit der Offshore-Windenergie.

8. Netzanbindung von Offshore-Windparks

- Die Bundesregierung wird gebeten zu prüfen, ob ggf. weitere Maßnahmen notwendig und möglich sind, damit die Fristen des Positionspapiers der Bundesnetzagentur auch in der Praxis durch die Übertragungsnetzbetreiber eingehalten werden können. Vor diesem Hintergrund sollte das Positionspapier kurzfristig überprüft werden. Hierzu sollte die AG Offshore-Netzanbindung des Bundesumweltministeriums im Rahmen der Plattform Zukunftsfähige Netze der Bundesregierung unter Einbindung der Hersteller zeitnah einen Dialog zwischen Windparkbetreibern, Netzbetreibern und BNetzA initiieren.
- Der von der Bundesregierung vorgesehene Offshore-Netzplan für die AWZ wird begrüßt und sollte bei der Überarbeitung der Raumordnungspläne in 2012 planerisch abgesichert werden. Die Anbindung der kurzfristig realisierten Offshore-Windparks darf dadurch nicht gefährdet werden.
- Die Bemühungen des Bundes und der Länder zur Beschleunigung des Ausbaus der Stromnetze an Land wird grundsätzlich begrüßt, wobei so genannte Overlaytrassen unter Berücksichtigung innovativer Übertragungstechnologien, wie z. B. so genannter Gleichstromtrassen, stärker Berücksichtigung finden sollten. In dem Zusammenhang werden Netzbetreiber und Bundesregierung um Prüfung gebeten, inwiefern Strom aus Offshore-Windenergieclustern mithilfe von HGÜ-Trassen direkt bis in die Verbraucherzentren geleitet werden kann.

Wie die Erfahrungen der ersten realisierten Offshore-Windparks alpha ventus und Baltic I zeigen, kann es zu Problemen bei der rechtzeitigen Bereitstellung des Netzanschlusses kommen. Außerdem wird deutlich, dass die im Positionspapier der Bundesnetzagentur vorgesehenen 30 Monate ab Investitionsentscheidung in der Praxis z. T. deutlich überschritten werden. Dies führt zu erheblichen Investitionsunsicherheiten.

Die beabsichtigte Erarbeitung eines Offshore-Netzplans für die AWZ durch BSH zur Anbindung der Offshore-Windparks wird begrüßt. Der Netzplan sollte sich am volkswirtschaftlichen und netztechnischen Optimum orientieren und durch die Raumordnung sowie die Seeanlagenverordnung rechtlich abgesichert werden. Nur so kann ein volkswirtschaftliches und netztechnisches Optimum erreicht werden.

Damit der Strom aus Offshore-Windenergieanlagen auch in die Verbraucherzentren gelangen kann, muss der Netzausbau beschleunigt, innovative Übertragungstechnologien erprobt und intelligente Netzstrukturen aufgebaut werden. Um die wachsenden Distanzen zwischen den Stromerzeugungs- und Stromverbrauchszentren effizient zu überbrücken, brauchen wir ein Overlay-Netz, das auf verlustarmen Übertragungstechniken basiert und auch Erdkabelleitungen als eine Option betrachtet. Netzbetreiber und Bundesregierung werden um Prüfung gebeten, inwiefern Strom aus Offshore-Windenergieclustern mithilfe von HGÜ-Trassen direkt bis in die Verbraucherzentren geleitet werden können. Hierfür sind HGÜ-Pilottrassen zu identifizieren und zu realisieren, wobei der Flächenverbrauch hierbei zu minimieren ist. Dies sollte durch den Einsatz innovativer Techniken gefördert werden

9. Schließung von Finanzierungslücken

- Die Bundesregierung und die Länder werden um Prüfung gebeten, ob für die Finanzierung des Schiffbaus ein Bürgschaftsprogramm entwickelt werden kann oder bestehende Bürgschaftsprogramme für End- und Bauzeitfinanzierung weiterentwickelt werden können, um die spezifischen Projektrisiken dieses Sektors zu reduzieren.
- Die Bundesregierung und die Länder werden um Prüfung gebeten, inwiefern der zeitnah notwendige Ausbau der Hafenskapazitäten für die Offshore-Windenergie, z. B. hinsichtlich der Finanzierung, unterstützt werden kann.
- Ebenso sollte geprüft werden, ob in Analogie zum KfW-Sonderprogramm für Offshore-Windparks ein Finanzierungsprogramm für Offshore-Wind-Spezialschiffe zur Verfügung gestellt werden kann.

Entlang der gesamten Wertschöpfungskette müssen Hersteller von Großkomponenten, Werften, Hafenbetreibern teilweise sehr hohe Investitionen mit hohem Fremdkapitalanteil vorfinanzieren. Diese Investitionen sind mit verhältnismäßig hohen Risiken verbunden. Im Rahmen des Arbeitskreises Vernetzung maritime Wirtschaft wurden hierzu weitere Empfehlungen anlässlich der 7. NMK vorgelegt, deren Umsetzung grundsätzlich empfohlen wird.

10. Sicherheit und Notfallmanagement

- Bund, Länder und Offshore-Windparkbetreiber werden aufgefordert, eine Sicherheitspartnerschaft zu initiieren. Hierfür ist eine Zusammenarbeit zu organisieren. Zu diesem Zweck ist eine Aus- und Fortbildungseinrichtung für das Notfallmanagement und das Rettungswesen für Offshore-Windparks unter Einbeziehung der vorhandenen Fachkompetenzen (Betreiber und Behörden) und Berücksichtigung der möglichen Verkehre aufzubauen.

Mit der zunehmenden Zahl von Windparks auf hoher See steigen die Anforderungen an die maritime Verkehrssicherung. Die maritime Branche hat ein erhöhtes Interesse an der Fortschreibung und Weiterentwicklung des „Sicherheitskonzept Deutsche Küste“ mit Bezug auf Offshore-Windparks. Die derzeit unregelmäßige Zuständigkeit für etwaige Notfälle in dem Zusammenhang ist unhaltbar. Die Offshore-Windenergie-Branche kann das Sicherheitskonzept bereichern, wenn Offshore-Windparks integraler Bestandteil des Sicherheitskonzeptes werden.

Thorsten Herdan

Bericht aus Workshop VI – Klima- und Umweltschutz im Seeverkehr

Prof. Dr. Dr. h. c. Peter Ehlers

Deutscher Nautischer Verein von 1868 e. V. (DNV)

Klimawandel – Risiko oder Chance?

Der Workshop VI wird seit der Sechsten Nationalen Maritimen Konferenz als fester Bestandteil des Tagungsprogramms durchgeführt. Den Schwerpunkt für die Siebte Nationale Maritime Konferenz bilden Fragen des Klimaschutzes.

1. Klimawandel – Ausgangslage

Der Klimawandel hat Auswirkungen auf alle Bereiche von Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt. Die Verkehrsträger haben zum Klimawandel einen doppelten Bezug. Zum einen stoßen sie selbst Treibhausgase aus, die zum Klimawandel beitragen, zum anderen sind sie von den Folgen des Klimawandels, wie z. B. einem Meeresspiegelanstieg und sich verändernden Wetterbedingungen betroffen oder können neue Routen in den polaren Gebieten nutzen.

Die Beteiligten setzen sich sowohl für die Verminderung von Treibhausgasen als auch für eine frühzeitige Erforschung und Bewertung von Anpassungsnotwendigkeiten und -optionen an den Klimawandel ein.

Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen ist die Bundesregierung aktiv an den Verhandlungen in der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen (UNFCCC) beteiligt. Auf der 16. Conference of the Parties (COP 16) in Cancún konnte das Ziel festgeschrieben werden, die Klimaerwärmung auf 2 °C zu begrenzen.

Speziell für die Seeschifffahrt engagiert sich Deutschland zudem in der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) für wirksame Maßnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen.

Die Seeschifffahrt ist für etwa 3 % der weltweiten anthropogenen CO₂-Emissionen verantwortlich, allerdings bei einem Anteil von etwa 90 % am internationalen Warenverkehr. Um einen effektiven und wettbewerbsneutralen Klimaschutz zu erreichen, ist es für diesen international operierenden Verkehrsträger von entscheidender Bedeutung, Maßnahmen zu entwickeln, die weltweit und für alle Schiffe, unabhängig von ihrer Flagge, gelten.

Die IMO hat im Bereich des Meeresumweltschutzes bereits bewiesen, dass sie als fachkundige Sonderorganisation der Vereinten Nationen in der Lage ist, weltweit gültige Regelungen von nachhaltiger Wirkung zu beschließen.

Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, dass auch die bereits vorangeschrittenen Arbeiten zum Klimaschutz in der IMO erfolgreich mit international gültigen Regelungen für einen wirksamen Klimaschutz abgeschlossen werden. Zu den Bemühungen um eine Verbesserung des Klimaschutzes werden die Bundesregierung sowie die deutsche maritime Wirtschaft und Wissenschaft sowie die relevanten Umweltverbände daher auch weiterhin ihre Beiträge leisten.

→ Die Bundesregierung betrachtet die Internationale Seeschiffahrts-Organisation als zuständige Fachorganisation zur Erarbeitung weltweit gültiger Regelungen für die Seeschiffahrt und wird sich dort, wie bei der Sechsten Nationalen Maritimen Konferenz beschlossen, weiterhin für die Verabschiedung von Maßnahmen zum Klimaschutz einsetzen.

Es ist wichtig, dass in der IMO möglichst bald wirksame Beschlüsse für einen effektiven Klimaschutz gefasst werden, die möglichst für alle Schiffe gelten. Dabei ist es von besonderer Bedeutung, dass IMO-Beschlüsse auch weiterhin dem Grundsatz der Gleichbehandlung aller Flaggen („No more favourable treatment“ – NMFT) folgen. Dieser Grundsatz markiert einen wichtigen Unterschied zur Arbeit im Rahmen von UNFCCC, wo das Prinzip der gemeinsamen, aber unterschiedlichen Verantwortung („Common but differentiated responsibilities“ – CBDR) gilt, das für Entwicklungs- und Schwellenländer weniger starke Verpflichtungen vorsieht.

→ Die Bundesregierung setzt sich für die Beibehaltung des Grundsatzes der Gleichbehandlung aller Flaggen in der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation ein und wird Vorschläge entwickeln, wie den besonderen Belangen der Entwicklungs- und Schwellenländer Rechnung getragen werden kann.

In der IMO wird derzeit intensiv die Einführung einer weltweiten marktbasierter Maßnahme (MBM) zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen aus der Seeschiffahrt debattiert. Für den Fall, dass die IMO bis Ende 2011 keine hinreichend wirksamen Maßnahmen verabschieden sollte, haben EU-Rat und EU-Parlament die EU-Kommission aufgefordert, einen Vorschlag für die Einbeziehung der Minderungsverpflichtungen der Gemeinschaft zu erarbeiten.

Die EU-Kommission hat angekündigt, diesen Vorschlag 2012 vorzulegen. Zur Vorbereitung wurde Anfang 2011 ein Konsultationsprozess eingeleitet, an dem sich sowohl die Mitgliedstaaten als auch die betroffenen Verbände beteiligen. Um einen effektiven Klimaschutz zu gewährleisten und Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, ist nach Ansicht der Beteiligten (Bundesregierung, Seeverkehrs- und Hafengewirtschaft, Schiffbau- und Zulieferindustrie sowie Forschung und Umweltverbände) weiterhin eine weltweite MBM erforderlich. Alle Beteiligten werden sich aktiv in beide Prozesse einbringen, um Deutschlands Interessen bei der Suche nach ökologisch und ökonomisch sinnvollen Lösungen zu wahren.

→ Die Beteiligten werden sich für ein wirksames Klimaregime im Seeverkehr und zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen weiterhin mit Nachdruck für weltweite Lösungen im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation engagieren.

→ Die Bundesregierung beteiligt sich an der Diskussion über einen regionalen Ansatz mit dem Ziel, einen effektiven Klimaschutz zu gewährleisten und Wettbewerbsverzerrungen auszuschließen.

2. Verbesserung der Energieeffizienz

Rund 90 % des gesamten weltweiten Warenaustauschs werden über die Seeschiffahrt abgewickelt. Gemessen an ihrer Transportleistung ist die Seeschiffahrt der klimaverträglichste Verkehrsträger. Bundesregierung und maritime Wirtschaft haben großes Interesse an einer weiteren Verbesserung der Energieeffizienz und der Senkung der CO₂-Emissionen von Seeschiffen. Bei der Suche nach weiteren

Verbesserungspotenzialen besteht noch großer Forschungsbedarf, der interdisziplinär angelegt werden muss.

Die Beteiligten setzen sich für eine ganzheitliche Betrachtung und Erforschung von Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz der Flotte ein. Neben der bereits erwähnten marktbasierter Maßnahme entwickelt die IMO derzeit Regelungen für einen Index („Energy Efficiency Design Index“ – EEDI) als zentrales technisches Instrument zur Bewertung der Energieeffizienz. Als verpflichtende Regelung soll der EEDI der Ermittlung, Dokumentation und Vergleichbarkeit der Energieeffizienz beim Bau neuer Schiffe sowie gleichzeitig als Grundlage für die Festlegung verbindlicher Reduktionsvorgaben dienen. Bei der 62. Sitzung des IMO-Ausschusses für Meeresumweltschutz (MEPC) im Juli 2011 wird eine Abstimmung über die Aufnahme des EEDI in das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) durchgeführt. Für eine Annahme ist eine Zweidrittelmehrheit der dabei anwesenden Staaten erforderlich, die die Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens ratifiziert haben. Viele Entwicklungs- und Schwellenländer lehnen eine verbindliche Regelung, u. a. mit Verweis auf das CBDR-Prinzip, ab.

Bei der konkreten Anwendung des EEDI gibt es noch technische Probleme, an deren Lösung sich Deutschland in der IMO aktiv beteiligt. Dies betrifft vor allem die Frage, wie der EEDI auf kleinere Schiffe oder spezialisierte Schiffstypen wie z. B. RoRo-Schiffe oder Schwergutschiffe angewendet werden kann, bei denen sich gewisse bauliche Anforderungen nicht an Effizienzkriterien orientieren können. Weiterhin ist noch festzulegen, welche Reduktionen Schiffsneubauten zu erbringen haben.

→ Die Beteiligten begrüßen die Einführung des „Energy Efficiency Design Index“ als Bewertungsinstrument für die Energieeffizienz, das bei Neubauten im Segment der Standard-Schiffstypen bereits angewendet werden kann.

- Seeverkehrswirtschaft und Schiffbauindustrie erarbeiten Lösungsvorschläge zur Einbeziehung kleinerer Schiffe und Spezialschiffe in den „Energy Efficiency Design Index“.
- Die Bundesregierung wird sich bei der 62. MEPC-Sitzung für die Aufnahme des „Energy Efficiency Design Index“ in die Anlage VI des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe einsetzen.

Alternative Antriebe, Hilfsantriebe und Brennstoffe bieten die Chance zur weiteren Verbesserung der Energieeffizienz sowie zur Verringerung des Ausstoßes von CO₂ und Luftschadstoffen. Die maritime Wirtschaft ist an der Nutzung dieser Chancen interessiert. Sie wird in ihren Bemühungen von der Bundesregierung unterstützt, die in der IMO maßgeblich an der Erarbeitung von Regelungen zur Entwicklung und Nutzung innovativer Technologien mitwirkt. Dazu ist auch die Verbesserung der Infrastruktur an Land erforderlich.

- Die Beteiligten unterstützen die Entwicklung und Nutzung alternativer Antriebe, Hilfsantriebe und Brennstoffe zur Verbesserung des Klima- und Umweltschutzes in der Seeschifffahrt.
- Die Beteiligten treiben die Entwicklung internationaler Standards durch gemeinsame Vorschläge und Pilot-Projekte zur Verwendung alternativer Antriebe, Hilfsantriebe und Brennstoffe voran.

Speziell bei der Nutzung alternativer Brennstoffe besteht weitergehender Forschungs- und Entwicklungsbedarf. Dabei sollen alle Klimagas- und Luftschadstoffemissionen ganzheitlich bewertet werden. Dies gilt insbesondere für die Herstellung und Nutzung von Gasen und Stoffen mit einem Flammpunkt unter 60 °C als Schiffstreibstoff. Auch die potenzielle Verwendung von Biokraftstoffen an Bord von Schiffen bedarf weiterer sorgfältiger Untersuchungen.

- Die Beteiligten werden die Minderungspotenziale alternativer Brennstoffe im Hinblick auf ihren Nutzen für den Klimaschutz ganzheitlich – unter Einbeziehung von Herstellung und Verwendung – bewerten.

→ Schiffbau- und Zulieferindustrie sowie Forschung erarbeiten technische Lösungen zur Optimierung der Klimawirksamkeit gasbetriebener Motoren, insbesondere zur Verminderung des Methanschlupfs.

Neben technischen Maßnahmen bietet auch der Schiffsbetrieb Möglichkeiten zur Verbesserung der Energieeffizienz und zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes. Die IMO hat zu diesem Zweck einen Managementplan („Ship Energy Efficiency Management Plan“ – SEEMP) entwickelt, der an Bord von Schiffen mitzuführen ist und durchgeführte Maßnahmen für einen optimierten Schiffsbetrieb dokumentieren wird. Das Regelwerk für den SEEMP ist inhaltlich fertiggestellt und soll in der 62. MEPC-Sitzung beschlossen werden. Erst mit der Harmonisierung der betrieblichen und technischen Maßnahmen werden alle Potenziale ausgeschöpft. Der SEEMP stellt auch den freiwilligen betrieblichen Indikator zur Verbesserung der Energieeffizienz des Schiffes („Energy Efficiency Operational Indicator“ – EEOI) als Beobachtungswerkzeug für den Brennstoffverbrauch zur Verfügung. Bei der Umsetzung müssen im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt betriebliche und technische Maßnahmen aufeinander abgestimmt werden.

- Die Beteiligten begrüßen den „Ship Energy Efficiency Management Plan“ als verpflichtendes schiffsspezifisches Instrument zur Steigerung der Energieeffizienz und werden sich für eine Annahme des Regelwerks in der 62. Sitzung des IMO-Ausschusses für Meeresumweltschutz einsetzen.
- Bundesregierung, Seeverkehrswirtschaft sowie Schiffbau- und Zulieferindustrie setzen sich in der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation dafür ein, betriebliche Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz mit technischen Maßnahmen zu harmonisieren.

Ein wichtiges Ziel der IMO ist zudem, das ökologische Bewusstsein in der Seeschifffahrt zu fördern. Dafür bieten sich freiwillige Maßnahmen an, die öffentlichkeitswirksam genutzt werden können. Dazu zählen z. B. die Kennzeichnung umweltfreundlicherer Schiffe durch Prädikate wie den „Blauen Engel“, den „Environmental Shipping Index“, die Beteiligung

an der „World Ports Climate Initiative“, die Aufnahme in die „Clean Cargo Working Group“ und die Durchführung von Öko-Audits. Derartige Maßnahmen sind geeignet, die Energieeffizienz der Flotte weiter zu verbessern.

- Die Beteiligten befürworten die Anwendung freiwilliger Maßnahmen der Seeverkehrswirtschaft, die zur Verbesserung der Gesamtökobilanz der Seeschifffahrt beitragen.

3. Marktbasierte Maßnahmen

Für einen effektiven Klimaschutz werden neben den technischen und betrieblichen Maßnahmen auch marktbasierende Maßnahmen (MBM) benötigt. Von besonderer Bedeutung ist dabei, dass eine MBM weltweite Geltung erlangt, um größtmöglichen Klimaschutz zu erreichen und in der weltweit operierenden Seeschifffahrt eine Verlagerung von Standorten und Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Bei der Entwicklung einer weltweiten MBM steht die IMO unter Zeitdruck: Die EU-Kommission hat eigene regionale Maßnahmen angekündigt, falls sich die Mitgliedstaaten der IMO nicht bis Ende 2011 auf eine Maßnahme einigen können.

- Die Beteiligten setzen sich für die schnellstmögliche Entscheidung über eine weltweite marktbasierende Maßnahme als unverzichtbare Klimaschutzmaßnahme im Seeverkehr in der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation ein.
- Derzeit werden in der IMO verschiedene MBM diskutiert. Dabei ist auch die Frage der Verwendung der Einnahmen aus Klimaschutzinstrumenten zu klären. Diese Diskussion hat weitere Bedeutung durch den Abschlussbericht der High-Level-Gruppe zur Klimaschutzfinanzierung erfahren, die von UN-Generalsekretär Ban Ki Moon eingesetzt wurde und die den internationalen Flug- und Schiffsverkehr in diesem Kontext als wichtige Sektoren erkannt hat. Für die deutsche Seeverkehrswirtschaft ist von besonderer Bedeutung, dass eine MBM Wahlfreiheit für die Vermeidungstechnologien und -strategien lässt und damit neue und bessere Chancen zur Entwicklung und Nutzung innovativer Technologien bietet.

- Die Beteiligten setzen sich für ein verbindliches Instrument ein, das technologieoffen ist und damit Anreize zur Entwicklung und Nutzung innovativer Technologien schafft.

Die Entscheidung über die am besten geeignete MBM steht in der IMO noch aus. Als realistischste Möglichkeiten werden derzeit ein offenes weltweites Emissionshandelssystem oder eine Bunkerabgabe betrachtet. Unter den Beteiligten besteht Konsens darüber, dass eine MBM nicht nur klimaeffektiv, sondern auch kosteneffizient sein muss.

- Die Beteiligten setzen sich für die am besten geeignete marktbasierende Maßnahme ein. Sie soll den effektivsten Klimaschutz erzielen und kosteneffizient umgesetzt werden können.

4. Anpassung an den Klimawandel

Selbst wenn der Klimawandel auf 2 °C begrenzt werden kann, wird er Auswirkungen auf Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt haben und auch die Seeschifffahrt vor neue Herausforderungen stellen. Deshalb setzen sich die Beteiligten für die frühzeitige Anpassung an den Klimawandel ein.

Die Folgen des Klimawandels können sich z. B. in häufigeren Extremwetter-Ereignissen, Meeresspiegelanstieg, Änderung der Meereisbedeckung oder verändertem Seegang darstellen. Auch die geringere Vereisung der Polarmeere ist eine Folge des Klimawandels. Wirtschaft und Verwaltung sind aufgefordert, sich frühzeitig mit den Folgen des Klimawandels und möglichen Anpassungsmaßnahmen auseinanderzusetzen.

Dabei ergeben sich neben Risiken durch neue Routen auch Chancen für die Seeverkehrswirtschaft. In subpolaren und polaren Gebieten muss den Belangen des Umweltschutzes wegen der großen Empfindlichkeit der Naturräume in besonderem Maße Rechnung getragen werden. Sowohl bezüglich der Auswirkungen und Folgen des Klimawandels als auch bezüglich möglicher Anpassungsoptionen besteht noch erheblicher Forschungsbedarf.

Verlässliche Vorhersagen über regionale Auswirkungen des Klimawandels sind, wie auch der Umgang mit fortbestehenden Unsicherheiten, von besonderer Bedeutung. Dazu bedarf es neben der Forschung der Entwicklung einer ganzheitlichen Strategie zur Entwicklung von Anpassungsmaßnahmen.

Die Bundesregierung hat 2008 die ressortübergreifende Deutsche Anpassungsstrategie an den Klimawandel (DAS) unter Federführung des BMU beschlossen. Die DAS legte den Grundstein für einen mittelfristigen Prozess, in dem gemeinsam mit Bundesländern und gesellschaftlichen Gruppen schrittweise Betroffenheiten durch den globalen Klimawandel identifiziert, Risiken abgeschätzt, Handlungserfordernisse benannt sowie Maßnahmen zur Anpassung entwickelt und umgesetzt werden.

Darauf aufbauend wird derzeit von der Bundesregierung ein Aktionsplan zur Anpassung an den Klimawandel erarbeitet. Er orientiert sich an den in der DAS genannten Zielsetzungen der Verminderung der Verwundbarkeit natürlicher, sozialer und wirtschaftlicher Systeme gegenüber Folgen des Klimawandels. Dazu sollen die Anpassungsfähigkeit dieser Systeme erhöht und die Nutzung von neuen Chancen ermöglicht werden. Ein wesentliches Ziel des Aktionsplans ist die Stärkung der Handlungsfähigkeit der Akteure auf allen relevanten Ebenen sowie die Fähigkeit zur Eigenvorsorge.

Im Rahmen der DAS hat das BMVBS das Forschungsprogramm KLIWAS aufgesetzt. Die vier Ressortforschungseinrichtungen DWD, BfG, BSH und BAW gehen der Frage nach, inwiefern Schifffahrt und Wasserstraßen vom Klimawandel betroffen sind und mit welchen Maßnahmen darauf reagiert werden kann. Das Forschungsprogramm ist ein wichtiger Beitrag des BMVBS zur DAS und soll Grundlagen für den Umgang mit den Folgen des Klimawandels im Bereich Wasserstraßen und Schifffahrt liefern, auf denen später Entscheidungen, z. B. über Investitionen in langlebige Infrastrukturen, getroffen werden. Im Rahmen von KLIWAS und darüber hinaus besteht ein weitreichender Forschungsbedarf, z. B. zu Extremwetterereignissen, Meeresspiegelanstieg, Meer-

eis, Seegang, extremem Niedrigwasser und Oberwasserzuflüssen. Dabei ist es von besonderer Bedeutung, dass der Informationsfluss zwischen Forschung, Politik und Wirtschaft in allen Richtungen intensiviert wird. Der Umgang mit fortbestehenden großen Unsicherheiten bei der weiteren Entwicklung des Klimas und den daraus resultierenden Folgen des Klimawandels ist eine besondere Herausforderung für die Beteiligten.

- Die Beteiligten setzen sich dafür ein, dass im schiffahrtsrelevanten Bereich auf zwei Ebenen auf den Klimawandel reagiert wird: einerseits in einer ganzheitlichen Forschung, andererseits in der großräumigen Entwicklung von Anpassungsstrategien. Die Mitwirkung im Rahmen der Deutsche Anpassungsstrategie an den Klimawandel ist dabei ein zentrales Element. Ein Aktionsplan „Anpassung“ soll baldmöglichst vorgelegt werden.
- Die Bundesregierung wird eng mit der Forschung zusammenarbeiten, um im Rahmen des Projektes KLIWAS, aber auch darüber hinaus, die Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt zu analysieren und mögliche Anpassungsoptionen zu entwickeln.

Die Randbedingungen für die Erreichbarkeit von Häfen können sich unter dem Einfluss des Klimawandels ändern. So sind u. a. Veränderungen des Unterhaltungs- und Anpassungsaufwands für Häfen und Wasserstraßen sowie im Management der Schiffsverkehre zu erwarten.

Es bedarf der Überwachung von Veränderungen, z. B. des Meeresspiegels, der Oberwasserführung von Flüssen, des Sediment- und Schwebstofftransports sowie der Strömungen im Meer und den Ästuaren. Zusätzlich müssen Systeme zur operationellen Vorhersage und zum Management in Küstengewässern und Ästuaren weiterentwickelt werden.

- Bundesregierung und Seeverkehrswirtschaft unterstützen die Entwicklung von Vorhersagesystemen zur Ermittlung der Auswirkungen des Klimawandels auf Küstengewässer, Ästuare und Zufahrten zu den Häfen.

Eine Folge des Klimawandels ist der Rückgang der Vereisung der Polarmeere. Auf den nördlichen Seewegen werden häufigere Schiffsverkehre ermöglicht, wodurch sich neue Chancen auch für Schiffbau- und Zulieferindustrie, aber auch neue Risiken für die Umwelt und das Klima, insbesondere durch Rußemissionen, ergeben. Für die Schifffahrt in polaren Regionen bedarf es daher zusätzlicher Umwelt- und Sicherheitsanforderungen innerhalb eines einheitlichen Regelungs- und Vorsorgerahmens. In der IMO konzentrieren sich die Bemühungen auf die Entwicklung des Polar Codes, der sowohl sicherheits- als auch umwelt- und klimarelevante Aspekte der Schifffahrt in polaren Regionen berücksichtigt. Deutschland ist maßgeblich an den Arbeiten in der IMO beteiligt und setzt sich für eine ganzheitliche Ausrichtung des Polar Codes ein. Mit Blick auf diesen ganzheitlichen Ansatz sind zudem die technischen Voraussetzungen für einen sicheren Schiffsverkehr den neuen Bedingungen in den Polarregionen anzupassen. Dem Ausbau auch der nautisch-technischen Infrastruktur und dem Aufbau der erforderlichen Umweltschutzkapazitäten kommt dabei in der besonders empfindlichen, z. T. spezielle Anforderungen stellenden arktischen Meeresumwelt eine große Bedeutung zu. Eine mögliche Anpassungsmaßnahme ist die Entwicklung eines Eisroutenoptimierungssystems. Die Auswirkungen zusätzlicher Seeschifffahrt in den polaren Regionen müssen unter Berücksichtigung aller relevanter Emissionen und Wirkungen geprüft werden.

- Die Bundesregierung setzt sich in der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation aktiv für die Entwicklung eines verbindlichen Polar Code und damit für die Entwicklung angemessener, ganzheitlicher Umwelt- und Sicherheitsbestimmungen für die Schifffahrt in polaren Gebieten ein. Dem besonderen Schutzbedürfnis der polaren Gebiete wird bei der Ausgestaltung der Regelungen Rechnung getragen.

Unabhängig von den Anforderungen für die Schifffahrt besteht in den polaren Gebieten großer Forschungsbedarf für verbesserte Klimaprojektionen, die Bereitstellung meereskundlicher und meteorologischer Informationen, für maritime Dienste zur

Vorhersage der Meereisverhältnisse, zum Aufbau einer geeigneten Notfallinfrastruktur sowie zur Anfertigung verlässlicher hydrografischer Daten und Karten.

- Die Beteiligten intensivieren ihre Kooperation und den Austausch von Informationen zu Fragen der Anpassung an den Klimawandel und insbesondere zu klimarelevanten Themen in den polaren Gebieten.

5. SECA

In Ergänzung der Erörterungen zum Klimawandel und in Fortführung der Diskussionen auf der Sechsten Nationalen Maritimen Konferenz hat der Workshop erneut die Einführung strengerer Grenzwerte für den Schwefelgehalt von Schiffstreibstoffen in Schwefelemmissions-Überwachungsgebieten (SECA) erörtert. In diesem Zusammenhang ist eine Diskussion um die Gefahr von Verkehrsverlagerungen von See an Land entstanden.

Die Bundesregierung führt einen strukturierten Dialog mit der maritimen Wirtschaft, in dessen Rahmen mögliche Gegenmaßnahmen ermittelt werden. Im Folgenden wird der Stand des strukturierten Dialogs wiedergegeben.

Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens gibt die Absenkung der Grenzwerte für den Schwefelgehalt von Schiffsbrennstoffen inner- und außerhalb der SECA vor.

- Die Beteiligten betrachten die IMO-Beschlüsse zu Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens als geltendes internationales Recht und sehen keinen Bedarf für eine Änderung der beschlossenen Grenzwerte in Schwefelemmissions-Überwachungsgebieten.

Im Rahmen des strukturierten Dialogs wurde jedoch festgestellt, dass die anspruchsvollen SECA-Grenzwerte ab 2015 routenbezogen zu signifikanten Verlagerungen auf den Landverkehr führen könnten, sofern keine Gegenmaßnahmen ergriffen werden.

Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens enthält als Alternative zur Nutzung schwefelarmer Destillate die Option, dass die SECA-Grenzwerte auch durch technische Möglichkeiten eingehalten werden können. Da Schiffsneubauten von vornherein auf die SECA-Anforderungen ausgelegt werden, kommen diese Möglichkeiten in erster Linie für die bestehende Flotte infrage. Der Reederei ist es im Einzelfall überlassen, welche technische Lösung sie zur Einhaltung der SECA-Bestimmungen wählt.

- Die Beteiligten sehen einen Bedarf für Pilotprojekte zum Einsatz von Anlagen zur Abgasentschwefelung auf speziellen Schiffstypen. Im Rahmen des Umweltinnovationsprogramms des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit können Anträge für eine Förderung entsprechender Pilotprojekte gestellt werden. Eine Expertengruppe wird den Entwicklungsprozess der Pilotprojekte begleiten, um vor 2015 den Sachstand und die Praxistauglichkeit der Abgasentschwefelungsanlagen zum flächendeckenden Einsatz zu evaluieren.

Parallel dazu muss auch eine möglichst flächendeckende Förderung solcher Schiffe ermöglicht werden, die bereits heute umgerüstet werden können. Mit einer Förderung solcher Projekte könnte darüber hinaus ein Anreiz zur vorzeitigen Ausmusterung veralteter Schiffe geschaffen werden.

- Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft sowie Schiffbau- und Zulieferindustrie fordern den maritimen Koordinator der Bundesregierung auf, eine Anpassung des bestehenden ERP-Umwelt- und Energieeffizienzprogramms zu prüfen, mit der eine vorzeitige Nachrüstung bestehender Schiffe mit Anlagen zur Abgasentschwefelung gefördert werden kann. Eine Anpassung sollte auch eine Ausstattung von Neubauten mit Gas-Antrieben und den Aufbau der landseitigen Versorgungsinfrastruktur in Häfen berücksichtigen.

6. Ausblick

Um einen Beitrag für den Klimaschutz zu leisten, steht die Schifffahrt vor der Aufgabe, ihre Energieeffizienz weiter zu verbessern und damit den Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgase zu verringern.

Die maritime Wirtschaft ist sich ihrer Verantwortung bewusst und bereit, ihren Beitrag zur Reduzierung der CO₂-Emissionen der Schifffahrt zu leisten. Gemeinsam mit der Bundesregierung erarbeitet sie wirksame und zugleich handhabbare, weltweit und für alle Flaggen gleichermaßen geltende Maßnahmen zur Verbesserung des Klimaschutzes in der Seeschifffahrt. Daraus können sich Wettbewerbschancen für die Schiffbau- und Zulieferindustrie und die Seeverkehrswirtschaft in Deutschland ergeben, die es zu nutzen gilt.

Die Auswirkungen des Klimawandels bergen Risiken für Seeschifffahrt und Umwelt. Es können sich aber auch neue Chancen für die Seeverkehrswirtschaft ergeben.

So ist die Anpassung an die Folgen des Klimawandels auch für die Seeschifffahrt ein Thema, das zunehmend an Bedeutung gewinnt. Dabei sind noch viele offene Forschungsfragen zu klären. Parallel zur Forschung ist es notwendig, ganzheitliche Anpassungsstrategien zu entwickeln, die im Rahmen der DAS weitergeführt werden müssen. Dazu werden die Beteiligten ihren Dialog fortsetzen.

Prof. Dr. Dr. h. c. Peter Ehlers

Rede

Dr. Peter Ramsauer

Bundesminister
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung



Sehr geehrter, lieber Herr Kollege Otto, liebe Kolleginnen und Kollegen aus dem Deutschen Bundestag und der Deutschen Bundesregierung, meine sehr geehrten Damen und Herren!

Auch ich möchte Sie sehr herzlich zu dieser Siebten Nationalen Maritimen Konferenz begrüßen.

Mir ist natürlich bewusst, dass ich als Bayer nicht über die naheliegende Sprachfärbung für maritime Angelegenheiten verfüge. Ich verfolge aber immer den Grundsatz: Ein Politiker, der sich sprachlich verstellt, verleugnet seine Herkunft und das würde ich niemals für mich zulassen.

Im Übrigen kann ich hier in Wilhelmshaven sagen: Bayern ist schon da – und das in einer sehr maritimen Weise. Ich spreche von der Fregatte Bayern, die hier in Wilhelmshaven ihren Heimathafen hat und für die der Freistaat Bayern die Patenschaft übernommen hat.

Aber nicht nur deshalb ist maritime Politik für mich als Bundesverkehrsminister ein ganz zentrales Thema. Unsere Häfen sind nicht nur für die nördlichen Bundesländer von erheblicher Bedeutung, sondern für unser ganzes Land. Wer sich beispielsweise in den Wirtschafts- und Industriezentren in Bayern umsieht, der weiß, dass wir unsere Belieferungen und unsere gesamte Absatzwirtschaft ohne exzellente Anbindungen an die Nord- und auch Ostseehäfen niemals gewährleisten könnten. Allein über die Donau und über Italien wären unsere Beschaffungs- und Absatzwege nicht darstellbar.

Hier in Wilhelmshaven ist diese Konferenz zweifellos an einem bestmöglichen Ort. Hier auf diesem Gelände entsteht mit dem JadeWeserPort unser großer deutscher Tiefseehafen. So ein wichtiger Hafen muss natürlich auch in einen verkehrlichen Gesamtzusammenhang eingebunden sein.

Es reicht nicht aus, einen Hafen zu haben, man muss ihn auch optimal anbinden. Nur so kann er der Wirtschaft wirklich dienlich sein. Und hier sind wir ein gutes Stück vorangekommen. Ich bin froh, dass wir

es geschafft haben, für den Ausbau der Bahnlinie Oldenburg–Wilhelmshaven die Finanzierungsvereinbarung abzuschließen. Wir können also noch in diesem Jahr mit dem Ausbau dieser Strecke beginnen. Das ist nicht nur gut für das Land Niedersachsen, sondern für ganz Deutschland. Deswegen sind die 190 Millionen, die der Bund zu den Gesamtkosten von 210 Millionen beiträgt, gesamtwirtschaftlich sehr gut angelegtes Geld.

Landseitige Zufahrten sind das eine. Ebenso sehr braucht ein Hafen ordentliche seewärtige Zufahrten. Auch das ist nicht konfliktfrei. Denn dazu gehören auch die Fahrrinnenanpassungen, z. B. bei Elbe und Weser.

Es ist mir wichtig, die enorme ökonomische Bedeutung dieser Projekte hervorzuheben. Wenn wir hier nicht schnellstmöglich handeln, dann nehmen wir auf Dauer im globalen maritimen Geschehen unseren beiden Hafenstandorten Bremen und Hamburg strategische und strukturelle Zukunftschancen.

Das wird auch im Ausland genau beobachtet. Bei meinen Reisen nach China bin ich immer wieder gefragt worden, wann wir endlich die Vertiefungen vornehmen und wann die neuen großen Containerschiffe auf der Weser und der Elbe hereinfahren können. Wir sind jetzt auf dem besten Wege, dies schnell in Angriff nehmen zu können. Ich gehe davon aus, dass für Unter- und Außenweser voraussichtlich noch in diesem Sommer die Arbeiten begonnen werden können. Und ich rechne bis Ende 2011 damit, dass wir auch bei Unter- und Außenelbe mit dem Bauen beginnen.

Der Bereich der Seeschifffahrt ist heute bereits mehrmals angesprochen worden. Lassen Sie mich dazu eines klarstellen: Die Tonnagebesteuerung ist für den deutschen Seeschifffahrtsstandort vollkommen unverzichtbar. Ich habe manchmal Mühe, zu verstehen, wie von bestimmten politischen Seiten Subventionen definiert werden. Nach meinem Verständnis ist die Ausgangssituation doch die, dass zunächst einmal alles, was jemand erwirtschaftet, auch bei ihm verbleibt. Dann erst folgt die Steuer. Aber die Subventionstheoretiker gehen vom gegenteiligen Fall aus.

Überspitzt gesagt ist für sie der Normalfall eine 100 %ige Besteuerung. Und wenn einer nur 60 % Besteuerung hat, hat er schon 40 % Subventionen.

Das ist aus meiner Sicht ein völlig falsches Verständnis in Bezug auf Leistung und Eigentum. Und deswegen ist die Tonnagebesteuerung für mich alles andere als eine Subvention. Dazu stehe ich aus tiefster Überzeugung!

Auch das Thema Ausbildung ist hier angesprochen worden. Ich besitze selber neben meiner akademischen Bildung auch eine berufliche Ausbildung. Und darauf bin ich stolz. Ich bin Handwerksmeister und darum ist eine solide Ausbildung von ganz herausragender Bedeutung für mich.

Ich habe gelernt, dass gerade die Seeschifffahrt hochwertigste Arbeitsplätze bietet – an Bord, aber auch zu Lande, in der Logistik. Ich war kürzlich bei einer der größten deutschen Reedereien zu Besuch und habe mich davon überzeugen können, was hier geleistet wird. Wir als Bund wollen auch weiter unseren Beitrag zu einer guten Ausbildung in der Seeschifffahrt leisten. Denn auch das ist für den Schifffahrtsstandort Deutschland von eminent wichtiger Bedeutung.

Der nächste Punkt, den ich ansprechen möchte, ist für die wohl allermeisten von Ihnen ein besonders wichtiger. Darüber bin ich mir im Klaren. Heftigste Proteste sind wegen dieses Themas hier in Wilhelmshaven angekündigt worden. Aber ich sage ganz klar: Selbst wenn es so wäre, ich würde das auch ertragen.

Es geht um die Frage der Wiedereinfluggung und das, was der Bund im Gegenzug zu leisten bereit ist. Es ist mir völlig klar, dass die Kürzung der Schifffahrtsförderung die Reeder unter Ihnen stark getroffen hat. Auf der anderen Seite stehen wir – von Bundesseite her – unter den enormen Zwängen der Haushaltskonsolidierung.

Sie wissen, dass diese Kürzungen nicht meine Erfindung und nicht mein Wunsch sind. Ich will dies ausdrücklich klarstellen. Ich muss aber bereit sein, im Rahmen der Gesamtverantwortung der Bundes-

regierung als Fachminister diese Dinge mitzutragen, auch wenn mir nicht jede einzelne Maßnahme wirklich gefällt. Denn das Ziel der Konsolidierung ist richtig.

Auch die Luftverkehrsabgabe z. B. ist keine Erfindung von mir gewesen. Das Geld kommt meinem Etat nicht mal zugute. Es kommt in den allgemeinen Haushaltstopf.

Zurück aber zur Wiedereinflagung. Ich bin sehr dafür, dass getroffene Verabredungen auch eingehalten werden. Und wenn eine solche Verabredung, wie wir sie getroffen haben, zur Erhöhung des Anteils der unter der deutschen Flagge fahrenden Schiffe führt, ist das ein Erfolg.

Deswegen möchte ich von mir aus alles dafür tun, Kürzungen an anderer Stelle zu kompensieren.

Ich stelle mich hier auch meiner Verantwortung zwischen beiden Seiten – dem Zwang zur Haushaltskonsolidierung auf der einen und dem, was Sie zu Recht erwarten, auf der anderen Seite.

Wenn ich von Kompensation an anderer Stelle spreche, dann sehe ich durchaus eine Fülle von Möglichkeiten. Ein wichtiger Aspekt ist die Entbürokratisierung, wie einige Zahlen verdeutlichen. So gibt es für das Wiedereinflaggen allein 16 verschiedene Anlaufstellen und 88 typisch deutsche Regelungen. Das ist eine beeindruckende Zahl und wie ich finde, ein überaus motivierender Ansatzpunkt, Bürokratie und Regelwut abzubauen.

Ein weiterer Punkt, den ich ansprechen möchte, ist die Wasser- und Schifffahrtsreform. Ein beachtlicher Teil der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter meines Verantwortungsbereichs ist in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung tätig. Und das Thema betrifft ja auch sehr, sehr viele von Ihnen.

Ich bin wirklich froh, dass wir diese Reform mit all ihren Anforderungen und Zwängen in ein einigermaßen ruhiges und vernünftiges Fahrwasser gebracht haben. Es sind ja zwei Dinge, die hier berührt sind. Das eine ist die Anforderung der Reform der Wasser-

und Schifffahrtsverwaltung selbst und das andere ist die vernünftige Weiterentwicklung des Bundesbinnenwasserstraßennetzes. Auch hier gilt, dass wir angesichts der Knappheit der finanziellen Mittel nach ganz klaren Prioritäten vorgehen müssen.

Wichtigste Messlatte hierfür ist das Transportvolumen. Auf vielfachen Wunsch haben wir noch die Wertkomponente zusätzlich aufgenommen. An der ursprünglich ausgearbeiteten Priorisierung hat das jedoch wenig geändert.

Es bleibt dabei: Wir müssen ganz klare Prioritäten setzen. Die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene und auf die Wasserstraße spielt hierbei eine wichtige Rolle. Denn gerade bei den großen Massengütern kommen wir ohne die Wasserstraße nicht aus.

Kein Allheilmittel jedoch ist auch in diesem Zusammenhang die Privatisierung von Aufgaben. Auch wenn die Kollegen im Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages im Zusammenwirken mit dem Bundesrechnungshof immer darauf hinweisen, dass die 12.500 Beschäftigten in der WSV zu viel seien und wir einen Großteil der Aufgaben privatwirtschaftlich erfüllen lassen sollten.

Oft ist ein solcher Ansatz ja richtig. Und ich bin fürwahr aufgrund meiner ganzen Biografie und meiner kaufmännischen Grundeinstellung ein Befürworter des privaten Sektors. Aber ich kenne auch die Grenzen der Privatisierbarkeit, wenn es um einen öffentlichen Ordnungsrahmen geht. Wir müssen seitens des Bundes und der öffentlichen Hand ausreichend eigene Ressourcen bewahren und man kann daher nicht bis zum Letzten privatisieren.

Ich darf ein Beispiel aus einem anderen Aufgabenbereich nennen, der meinem Haus untersteht: Wo kämen wir hin, wenn ich denen folgen würde, die von mir verlangen, die deutsche Flugsicherung zu privatisieren?

Gehen wir davon aus, zum wiederholten Male würde ein Vulkan in Island Aschewolken in die Luft befördern. Wenn in diesem Fall die neuen Eigentümer

darüber bestimmen, unter welchen Umständen Flugzeuge fliegen dürfen, würden wir ein enormes Risiko für Leib und Leben der Fluggäste vielleicht nur noch ökonomisch bewerten. Das kann zu ganz anderen, vielleicht gefährlichen Entscheidungen führen. Dennoch müsste ich als Verkehrsminister die politische Verantwortung tragen. Eine solche Konstruktion ist aus meiner Sicht undenkbar! Und deswegen bleibt die Flugsicherung vollständig im Eigentum des Bundes.

Ähnliches gilt auch für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Daher stehe ich voll und ganz hinter dem Konzept, das Staatssekretär Scheurle vorgelegt hat.

Ich würde noch gerne viele weitere Dinge ansprechen. Denn der maritime Bereich umfasst erheblich mehr Aufgaben, als Außenstehende sich vorstellen. Lassen Sie mich daher noch ein Wort zum Thema Piraterie sagen.

Für die meisten Deutschen ist das ein Thema aus vergangenen Jahrhunderten und birgt daher immer noch etwas Romantisches in sich.

Wir alle wissen, dass davon nichts wahr ist. Piraterie ist ein großes Problem und nicht selten ein Menschenleben bedrohendes Problem. Wir werden mit der Verbesserung der Sicherheit auf See alleine dieses Problem nicht lösen können. Denn Piraterie gedeiht vor allem in einem Umfeld, in dem es keine Staatlichkeit mehr gibt. Also in Staaten wie Somalia. Deswegen müssen wir gerade auch außenpolitisch alles daran setzen, dass dort wieder staatliche Ordnungen entstehen und dass wir vor allem die Geldflüsse des Erpressungsgeldes stärker kontrollieren können.

Klima- und Umweltschutz ist angesprochen worden. Ich weiß, dass sich die Schifffahrt ja allein schon aus Eigeninteresse dieses Problems annimmt und die Treibstoffkosten reduziert. Auch hier reicht eine nationale Lösung nicht aus. Wir brauchen hier internationale, weltweite Regelungen. Denn es gilt: Jede zweitbeste internationale Regelung ist besser als eine regionale Ideallösung.

Meine Damen und Herren,
wir stehen in der großen Verantwortung, den Zukunftschancen, die in der maritimen Wirtschaft insgesamt liegen, für unser Land und für unsere Bevölkerung Rechnung zu tragen. Ich bin sicher, dass auch die Siebte Nationale Maritime Konferenz dazu einen exzellenten und wichtigen Beitrag leistet.

Ihnen und Ihren Betrieben von Herzen alles Gute.

Dr. Peter Ramsauer

Rede

Katherina Reiche

Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit



Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin,
sehr geehrter Herr Ministerpräsident McAllister,
sehr geehrter Herr Minister Dr. Ramsauer,
sehr geehrter Herr Parlamentarischer Staatssekretär Otto,
sehr geehrter Herr Parlamentarischer Staatssekretär Ferlemann, Vertreter der Verbände, Unternehmen der maritimen Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung, Gewerkschaften,
sehr geehrte Damen und Herren,

hier in Wilhelmshaven kann man exemplarisch sehen, was für Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Hamburg und Bremen gleichermaßen gilt:

Die deutsche Küste hat Zukunft, die deutsche Küste ist Zukunft.

Allerorten, auch heute hier, kann man spüren:
Es herrscht Aufbruchstimmung.

Es entstehen neue Arbeitsplätze, neue Produktionskapazitäten, Häfen und Infrastruktur in der Küstenregion werden ausgebaut.

Wichtiger Treiber dieser Entwicklung ist der Ausbau der erneuerbaren Energien, insbesondere der Windenergie. Es zeigt sich immer mehr: Erneuerbare Energien sind eine große wirtschaftliche Chance für die Küstenregionen.

Natürlich nicht nur hier, mit einer ganz speziellen Infrastruktur, sondern in ganz Deutschland.

Erneuerbare Energien schaffen Investitionen, sie schaffen Arbeitsplätze, inzwischen rund 370.000 deutschlandweit. Es entstehen Produktionskapazitäten, Hafenskapazitäten werden aufgebaut, es ergeben sich Marktpotenziale entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Auch die Binnenländer profitieren: Getriebe, Lager, Generatoren, viele dieser Komponenten kommen aus Bayern, Baden-Württemberg oder Nordrhein-Westfalen.

Die Entwicklung ist sehr positiv, aber kein Selbstläufer. Ich denke beispielsweise an die dafür notwendigen Fachkräfte. Deshalb möchte ich die Empfehlung aus dem Workshop Offshore-Windenergie noch mal unterstreichen: Bund und Länder, Gewerkschaften und Kammern, Universitäten und Fachhochschulen, wir alle müssen hierfür dringend und gemeinsam Lösungen auf den Tisch legen.

Die Nationale Maritime Konferenz

Die Nationale Maritime Konferenz ist von so großer Bedeutung, weil sie die wichtigste und größte Fachkonferenz dieser Art ist. Sie ist mittlerweile eine „Institution“ geworden. Hier ist das Forum, um die jeweils aktuellen Fragen der maritimen Wirtschaft zu diskutieren. Hier fühlt die Wirtschaft der Politik auf den Zahn und andersrum.

Ich freue mich sehr darüber, dass sich der Workshop Offshore-Windenergie nun als fester Bestandteil der Konferenz und damit als fester Bestandteil der maritimen Branche etabliert hat.

Dies zeigt: Die Vernetzung der Windanlagenbauer mit der klassischen maritimen Wirtschaft klappt. Die Offshore-Windenergie ist in der maritimen Wirtschaft angekommen. Sie kommt gut an in den Küstenregionen, ist interessant für Reeder, Hafentreiber und die Schiffbauindustrie.

Die Siebte Nationale Maritime Konferenz: Sie ist wieder mal eine Meisterleistung – aus logistischer, aber auch aus fachlicher Sicht! Vielen Dank dafür an den Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft, Herrn Kollegen Staatssekretär Otto.

Mein Dank richtet sich auch an die Workshopteilnehmer. Sie haben konkrete Handlungsempfehlungen in den sechs Workshops erarbeitet. Mein Haus und ich werden gerne dazu beitragen, Sie bei der Umsetzung der Empfehlungen zu unterstützen.

Balance zwischen Schutz und Nutzung

Die Bedeutung der Meere wird weiter wachsen. Ihnen wird zukünftig noch mehr abverlangt werden als bisher.

Heute schon sind die Weltmeere ein hart umworbener Wirtschaftsraum. Neben den traditionellen Nutzungsformen wie Schifffahrt, Fischerei, Öl- und Gasförderung werden künftig die Offshore-Windenergie und Energieleitungen hinzukommen.

Die verstärkte Nutzung der Meere führt zwangsläufig auch zu verstärkten Konflikten: zwischen den Nutzungsarten selbst, aber auch mit den Schutzinteressen.

Eine nachhaltige Politik für die Meere zu betreiben, bedeutet deshalb Querschnittpolitik zu betreiben.

Unser Ziel muss es sein, eine ausgewogene Balance zwischen ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten zu erreichen. Das ist auch deshalb von Bedeutung, weil eine intensivere Nutzung der Meere auf Dauer die notwendige Akzeptanz in der Bevölkerung braucht.

Offshore-Windenergie

Die erneuerbaren Energien nehmen eine Schlüsselrolle für einen wirksamen Klimaschutz und die Zukunft unserer Energieversorgung ein.

Die im Energiekonzept beschlossene Energiewende ins Zeitalter der regenerativen Energien muss konsequent umgesetzt werden.

Mit diesem Weg wird Deutschland seine internationale Vorreiterrolle weiter ausbauen. Die Vorreiterrolle beschert uns Wettbewerbsvorteile, bringt uns Arbeitsplätze und sorgt für zusätzliches Wirtschaftswachstum.

Um unsere ambitionierten Ziele beim Ausbau der erneuerbaren Energien zu erreichen, 35 % bis 2020, 50 % bis 2030 und 80 % bis 2050, müssen wir die komplette Palette der erneuerbaren Energien nutzen.

Dies gilt für kleine Windparks an Land ebenso wie für größere Windparks an Land oder künftig auch auf dem Meer.

Aber auch ein mahnendes Wort: Wenn nun auch innerhalb der erneuerbaren Energien versucht wird, verschiedene erneuerbare Energiearten gegeneinander auszuspielen, ist das kurzsichtig.

Das Erneuerbare-Energien-Gesetz bleibt in seiner Grundstruktur erhalten, auch mit dieser Novelle. Wir werden Anreize setzen, neue Entwicklungen und Erfordernisse aufnehmen; aber auch korrigieren, wo korrigiert werden muss.

Die Offshore-Windenergie wird neben der Onshore-Windenergie eine Schlüsselrolle unter den erneuerbaren Energien in Deutschland, aber auch in Europa einnehmen.

Gegenwärtig sind erst 180 Megawatt in Deutschland installiert. Unser Ziel liegt bei 25.000 Megawatt bis 2030. An dem Ziel wollen wir trotz aller Anlaufschwierigkeiten festhalten. Das ist sehr anspruchsvoll. Wir können es aber erreichen, wenn wir jetzt durchstarten.

Hieraus ergeben sich auch enorme wirtschaftliche Chancen, gerade für Küstenregionen. Insgesamt erwartet die Branche, dass die Offshore-Ziele der Bundesregierung Gesamtumsätze in der Offshore-Windbranche und der maritimen Wirtschaft in Höhe von 100 Milliarden Euro auslösen.

Wie also können wir dieses Ziel erreichen? Wer muss was dafür tun? Ich möchte dies an 6 Punkten deutlich machen:

Hafenkapazitäten und Installationswerkzeuge

Die Offshore-Windenergie benötigt zeitnah geeignetes Installationswerkzeug und geeignete Hafenkapazitäten in ausreichendem Umfang.

Das Bundesumweltministerium hat sich gemeinsam mit dem Bundesverkehrs- und dem Bundeswirtschaftsministerium im Dezember 2010 dafür ausge-

sprochen, einen Fortschrittsbericht „Offshore-Windenergie – Bedarf, Chancen und Potenziale für Häfen und Schiffe“ zu entwickeln und Ende 2011 vorzustellen.

Darin sollen die Potenziale für Häfen und den Schiffsbau, aber auch die Anforderungen an die Häfen im Zusammenhang mit der Offshore-Windenergie dargestellt werden.

Wenn ich hier einen Wunsch an die Küstenländer richten dürfte: Stimmen Sie sich bei den Planungen beim Ausbau der Hafenkapazitäten für Offshore-Windenergie noch besser als bisher untereinander ab. Es ist wirklich angezeigt, die jeweiligen Stärken der Standorte zu betonen, damit der Standort Deutschland noch schlagkräftiger wird.

Finanzierungsprogramm Offshore-Windenergie

Die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) wird ein Sonderprogramm „Offshore-Windenergie“ mit einem Kreditvolumen von insgesamt 5 Milliarden Euro auf den Weg bringen. Dadurch bringen wir mehr Liquidität in die Märkte.

Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat vor zwei Tagen das „o.k.“ gegeben. Damit kann das Programm in wenigen Tagen starten. Eine gute Nachricht auch für die heutige Konferenz.

Damit ist vor allem für die kleineren Unternehmen, wie Stadtwerke und Projektfinanzierungsgesellschaften, der Weg zum Bau von Offshore-Windparks frei. Das ist ein wichtiger Schritt, um unser erklärtes Ziel von 10.000 MW installierte Offshore-Windenergie bis zum Jahr 2020 zu erreichen.

Mit dem 5-Milliarden-Euro-Kreditprogramm können bis zu zehn Windparks mit je maximal 500 Millionen Euro je Park gefördert werden. Die detaillierten Konditionen des Programms werden in wenigen Tagen veröffentlicht.

Novelle des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG)

Die Bundesregierung möchte das Erneuerbare-Energien-Gesetz auf breiter Front weiterentwickeln. Wir gehen den nächsten Schritt zu mehr Marktintegration und Kosteneffizienz. Wir gehen aber auch den Weg, den Ausbau zu beschleunigen.

Deshalb beabsichtigen wir, die Fristen im EEG, aber auch im Energiewirtschaftsgesetz, an die verzögerte Entwicklung anzupassen. So muss beispielsweise die Degression später einsetzen und der Zeitraum für die Zahlung des so genannten Sprinterbonus verlängert werden.

Auch ist ein zusätzliches kostenneutrales Vergütungssystem im EEG erforderlich, um den unterschiedlichen Refinanzierungskonzepten der Unternehmen Rechnung zu tragen.

Wir reden von dem so genannten Stauchungsmodell. Bei diesem Modell ist die Vergütung pro Kilowattstunde in den ersten Jahren höher als beim Standardsystem.

Die Änderungen des EEG werden am 6. Juni 2011 vom Bundeskabinett im Rahmen unserer Energiebeschlüsse verabschiedet.

Weiterentwicklung des Genehmigungsregimes für Offshore-Anlagen

„Vorratshaltung“ von Genehmigungen für Offshore-Windparks soll es nicht mehr geben können. D. h., Genehmigungen dürfen nur noch dann verlängert werden, wenn es die Investoren ernst meinen und dies auch entsprechend nachweisen können.

Andernfalls müssen die Flächen an andere Marktakteure zur Verfügung gestellt werden. Das Kabinett hat die entsprechenden Rechtsgrundlagen bereits auf den Weg gebracht.

Netzanbindung

Ein zentraler Flaschenhals bei der Entwicklung der Offshore-Windenergie war seit jeher die fehlende Netzanbindung und die Furcht um die verspätete Netzanbindung.

Vor dem Hintergrund werden derzeit die rechtlichen Voraussetzungen für die so genannten Cluster-Anbindungen von Offshore-Parks in der Nord- und Ostsee geschaffen. Hierfür werden wir das Energiewirtschaftsgesetz so ändern, dass in Zukunft Offshore-Windparks mit effizienten und sicheren Sammelanbindungen an das landseitige Netz angebunden werden.

Da der zukünftige Netzausbau alle Belange berücksichtigen muss und ein Optimum aus Sicht der Versorgungssicherheit, der Gesamtkosten sowie des Naturschutzes zu gewährleisten ist, wird das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie einen Netzausbauplan für die ausschließliche Wirtschaftszone erstellen.

Schallschutz

Windparkvorhaben, die zeitnah realisiert werden sollen, dürfen nicht verhindert werden, auch wenn noch keine geeigneten Schallschutzmaßnahmen vorliegen.

Gleichzeitig muss die Industrie ihrer Pflicht nachkommen, entsprechende Technologien für eine deutliche Reduzierung der Schallemissionen zu testen, zu entwickeln und in zukünftigen Projekten auch anzuwenden.

Um das zu gewährleisten, erarbeitet das Bundesumweltministerium derzeit eine Schallschutzstrategie.

Diese sechs Punkte zusammen sind wichtige Elemente unserer Offshore-Ausbaupläne. Im Paket werden sie uns helfen, beim Ausbau der Offshore-Windenergie die notwendigen Schritte nach vorne zu erreichen.

Testfeld 2

Noch stehen wir bei der Offshore-Windenergie am Anfang. Es gilt immer noch, weitere Erfahrungen mit Windparks auf See zu sammeln. Dies ist ein neues, technologisch unglaublich anspruchsvolles Feld. Wie wirken die Kräfte auf hoher See? Wie reagieren die Materialien? Welche Auswirkungen gibt es auf den Meeresboden und die Tierwelt? All das muss weiter erforscht werden.

Der erste deutsche Offshore-Windpark „alpha ventus“ nördlich der Insel Borkum ging vor einem Jahr als Versuchsfeld ans Netz.

Die Industrie hat nun angekündigt, dass sie ihre Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten in einem weiteren Testfeld intensivieren möchte.

Tests und Untersuchungen sollen dabei nicht zwingend an nur einem Standort stattfinden. Vielmehr sollen unter dem Dach eines weiteren Testfelds unterschiedlichste Forschungs- und Entwicklungsvorhaben an unterschiedlichen Orten, unter unterschiedlichen Bedingungen zusammengefasst werden.

Das Bundesumweltministerium hat hierzu erste Gespräche mit der Branche geführt.

Wir können die Initiative der Industrie nur unterstützen. Denn mit einem weiteren Testfeld kann die deutsche Offshore-Windbranche ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit aufrechterhalten und den Vorsprung in Sachen Innovation weiter ausbauen. Gerade auch weil unsere Anlagen 30 bis 40 Meter tief im Meer stehen, sind unsere Erfahrungen auch international von Interesse.

Meine Damen und Herren,
die Zeit zur Umsetzung der Maßnahmen läuft. Damit sollten sich die Unsicherheiten auch bei der Finanzierung von Installationsschiffen, von Produktionskapazitäten für Großkomponenten oder von Hafenskapazitäten deutlich reduzieren und für eine höhere Investitionsbereitschaft sorgen.

Hier in Wilhelmshaven, aber auch an vielen anderen Standorten, wie beispielsweise in Bremen, Cuxhaven und in Saßnitz, konnte ich mich auch persönlich vom großen Engagement der Häfen, Reeder, Projektierer, Anlagenbetreiber, Kommunen und Länder für die Offshore-Windenergie überzeugen.

Abschließend möchte ich meinen Dank den ersten Mutigen aussprechen, die Pionierarbeit geleistet haben. Das sind die Projektierer, die Nord- und Ostsee für die Bebauung untersuchend vorbereitet haben, die zuständigen Genehmigungsbehörden, die Neuland betreten haben sowie alle Beteiligten Akteure am Bau des Testfelds alpha ventus, von Baltic I oder Bard Offshore I.

All diese Akteure haben die Erfahrungen gesammelt, von denen wir alle bei den anstehenden Investitionen profitieren können.

Vielen Dank.

Katherina Reiche

Rede

David McAllister

Ministerpräsident des Landes Niedersachsen



Sehr geehrte Damen und Herren,

Niedersachsen heißt Sie herzlich willkommen in Wilhelmshaven, der Nordseestadt am Jadebusen.

Mein ganz besonderer Dank gilt Ihnen, sehr verehrte Frau Bundeskanzlerin, dass Sie persönlich an der Siebten Nationalen Maritimen Konferenz an der Kaikante des JadeWeserPorts teilnehmen.

Die Nationale Maritime Konferenz ist, so könnte man sagen, nach Niedersachsen zurückgekehrt. Die erste Konferenz im Juni 2000 in Emden hatte gut 200 Besucher. Heute sind es mit fast 1.000 Teilnehmern und 100 Journalisten deutlich mehr. Das ist ein sichtbares Zeichen für die erheblich gestiegene Bedeutung der maritimen Wirtschaft in Deutschland.

Deutschland ist *der* Produktions-, Technologie- und Logistikstandort in Europa. Wir sind eine der führenden Außenhandelsnationen der Welt. Dafür spielt die maritime Wirtschaft eine wichtige Rolle. Mit rund 380.000 Beschäftigten bundesweit und einem Umsatzvolumen von rd. 50 Mrd. Euro ist sie eine der wichtigsten Branchen in Deutschland. 60 % unseres Exports wird über den Seeweg abgewickelt. In der verarbeitenden Industrie ist jeder zweite Arbeitsplatz vom Export und damit einer funktionierenden maritimen Wirtschaft abhängig.

Meine Damen und Herren, das Programm der Siebten Nationalen Maritimen Konferenz hält ein breites Themenfeld mit unterschiedlichen Schwerpunkten bereit. Einige davon haben meine beiden Vorredner bereits angesprochen. Im Folgenden möchte ich auf fünf Aspekte dieser Konferenz, die mir persönlich besonders wichtig erscheinen, näher eingehen:

Schiffbau/Meerestechnik

Niedersachsen ist ein Schiffbau- und Meerestechnikland. Deshalb sind und bleiben für Niedersachsen diese beiden Branchen sehr wichtig. Hier wie auch bei den Schiffbauzulieferern muss die Forschungs- und Entwicklungstätigkeit hoch bleiben, denn wir

haben am Markt Chancen, solange wir Hochtechnologie anbieten. In den Bereichen Klima- und Umweltschutz und im Bereich Offshore-Windenergie bestehen neue Chancen für die Unternehmen. Dabei sollte der Staat die Unternehmen im Rahmen des Programms „Innovativer Schiffbau“ oder mit Bürgschaften weiter unterstützen.

Seeschifffahrt

Deutschland verfügt über die drittgrößte Handelsflotte und die größte Containerflotte der Welt. Zugleich sind wir weltweit das drittgrößte Exportland. Deswegen dürfen wir uns nicht ausschließlich auf andere Schifffahrtsnationen verlassen, wenn unsere Waren verlässlich in die Welt gelangen sollen.

Der Standort Deutschland braucht eine Schifffahrt unter deutscher Flagge sowie Ausbildung und Beschäftigung. In Niedersachsen sind deshalb von 2007 bis 2009 in enger Zusammenarbeit mit dem Verband Deutscher Reeder 100 Fachschul- und Studienplätze zusätzlich geschaffen worden. Ich möchte, dass die dort ausgebildeten Seeleute eine Perspektive zur Fahrt unter deutscher Flagge behalten!

Von vielen Seiten wird darauf hingewiesen, dass die Tendenz zur Ausflaggung von Handelsschiffen nahezu ausschließlich auf die Höhe der Personalkosten auf deutschen Schiffen zurückzuführen ist. Deswegen hat die Wirtschafts- und Verkehrskonferenz der norddeutschen Länder in einem Beschluss vom 2. Mai zu Recht gefordert

- die Zuschüsse zur Senkung der Lohnnebenkosten wieder auf das Niveau des Jahres 2010 zu heben und
- die Praxis des 40%igen Lohnsteuereinbehalts nicht zu ändern.

Es ist deshalb richtig, dass die Bundesregierung bereit ist, die Kostensituation auf deutschen Schiffen genauer zu untersuchen.

Ich würde es sehr begrüßen, wenn sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene dafür einsetzen könnte, einheitliche Rahmenbedingungen für die

Schifffahrtsunternehmen in den einzelnen EU-Mitgliedsstaaten herzustellen.

Es geht deshalb jetzt darum, das „Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung“ fortzuentwickeln und es um diese europäische Dimension zu erweitern.

Die Bundesregierung hat ebenfalls deutlich gemacht, dass sie das Verfehlen des Flaggenziels, angesichts der Wirtschafts- und Finanzkrise, als nachvollziehbar erachtet. Sie beabsichtigt nicht, Änderungen bei der Tonnagesteuer vorzunehmen. Das ist richtig.

Häfen

Unsere deutschen Häfen sind Kernelemente des Güterverkehrs und der Logistik. Sie tragen entscheidend zur Versorgung der Bundesrepublik Deutschland mit Gütern und zur Sicherung der Exportfähigkeit der deutschen Wirtschaft bei. Ihre Leistungsfähigkeit ist unverzichtbar. Deshalb investiert das Land Niedersachsen in seine Seehäfen bis zum Jahr 2014 in einem Umfang von rd. 1 Mrd. € in die Hafeninfrastuktur, u. a. in Emden, Brake und Cuxhaven.

Meine Damen und Herren, das größte Infrastrukturprojekt, das wir gemeinsam mit Bremen geplant haben und errichten, ist allerdings der Bau des JadeWeserPorts in Wilhelmshaven. Der Bau schreitet ohne größere Probleme planmäßig voran. Die ersten 1.000 m Kaje werden hier am 5. August 2012 in Betrieb genommen. Die Gesamtfertigstellung mit weiteren 725 m Kaje erfolgt im Jahr 2013 – deutlich früher als ursprünglich geplant. Unser heutiger Tagungsort wird einer der Dreh- und Ankerpunkte für die internationalen Containerverkehre werden, weil der JadeWeserPort der einzige echte Tiefwasserhafen an der Nordsee neben Rotterdam wird.

Es freut uns sehr, den JadeWeserPort Wilhelmshaven im Rahmen der Siebten Nationalen Maritimen Konferenz der deutschen Öffentlichkeit auf dieser Konferenz präsentieren zu können.

Ausbau der Hafenanbindungen

Auch für diesen neuen Hafen gilt: jeder Hafen ist nur so gut wie seine Anbindung. Leistungsfähige Hinterlandanbindungen und seeseitige Zufahrten sind unabdingbare Voraussetzungen für den Markterfolg unserer Häfen und damit für unsere Exportwirtschaft. Wir alle wissen: Bis 2025 wird eine Verdoppelung des Seegüterumschlags prognostiziert.

Die Hinterlandanbindung unserer Häfen ist eine nationale Aufgabe. Folgende konkrete Projekte nenne ich, weil sie für ganz Norddeutschland von besonderer Bedeutung sind:

Die Küstenautobahn A20 mit fester Elbquerung bei Drochtersen, die die dringend notwendige Verbindung zwischen dem Ostseeraum, der Unterelbe und dem Ruhrgebiet herstellen wird und die Häfen untereinander besser vernetzt. Die Landesregierung strebt an, für den ersten Bauabschnitt bei Bremerförde Ende 2013 das Baurecht zu erlangen.

Die so genannte Y-Schientrasse, die Hannover mit Bremen und Hamburg verbinden wird und die dringend nötig ist, damit das wachsende Güteraufkommen in den Häfen in das gesamte Bundesgebiet verteilt werden kann.

Das Projekt, das unmittelbar der Anbindung dieses Hafens dient, ist der zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke Oldenburg–Wilhelmshaven. Der Bund hat dafür finanzielle Mittel bereitgestellt. Vor Kurzem wurde die Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bundesverkehrsministerium und der DB AG unterzeichnet. Die Landesregierung geht davon aus, dass im Sommer 2011 mit den Bauarbeiten begonnen wird und dass bis Ende 2012 das zweite Gleis in Betrieb genommen werden kann. Wir benötigen in einem nächsten Schritt aber auch die Elektrifizierung und den Lärmschutz an der gesamten Strecke, damit diese optimal genutzt werden kann und von den Anwohnern akzeptiert wird.

Offshore-Windenergie

Auf gute verkehrliche Hinterlandanbindungen zum Transport der Komponenten und vor allem auf zusätzliche Stromtrassen zur Weiterleitung des Stromes ist auch die Zukunftsbranche der maritimen Wirtschaft angewiesen: die Offshore-Windenergie.

Erneuerbare Energien sind ökologisch und ökonomisch sinnvoll für Deutschland. Die Offshore-Windenergie ist eine einmalige Chance für die gesamte norddeutsche Küstenregion.

Jetzt geht es darum, die Rahmenbedingungen für einen schnelleren Ausbau der Offshore-Windenergie weiter zu verbessern. Besonders wünschenswert wäre es aus meiner Sicht, wenn das 5-Mrd.-Offshore-Windenergie-Programm zügig starten könnte.

Meine Damen und Herren,
die Siebte Nationale Maritime Konferenz zeigt: Die maritime Wirtschaft ist im Wandel und im Aufbruch.

Zum Erfolg der Konferenz entscheidend beigetragen haben die vielen Sponsoren. Sie haben die Konferenz hier an der Kaikante des JadeWeserPorts möglich gemacht. Auch der Stadt Wilhelmshaven danke ich für die Unterstützung.

Der Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft wird die wichtigsten Ergebnisse der Konferenz in einem Schlusstatement zusammenfassen. Zunächst aber dürfen wir uns freuen auf die Rede unserer Bundeskanzlerin!

David McAllister

Rede

Dr. Angela Merkel

Bundeskanzlerin der Bundesrepublik
Deutschland



Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,
lieber David McAllister,
sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,
sehr geehrter Herr Kollege,
lieber Peter Ramsauer, lieber Herr Kollege Otto,
liebe Katherina Reiche,
liebe Wirtschaftsminister und Senatoren
der norddeutschen Länder,
liebe Kollegen aus den Landtagen und
aus dem Bundestag,
sehr verehrte Anwesende,

die Siebte Nationale Maritime Konferenz ist ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg in eine gute Zukunft der maritimen Wirtschaft. Ich bin gerne hierhergekommen. Ich erinnere mich noch an die Situation vor zwei Jahren, als wir uns in Rostock getroffen haben; und ich freue mich, dass wir heute den Blick schon wieder optimistischer in die Zukunft richten können.

Ich will als Erstes sagen: Wilhelmshaven ist ein toller Austragungsort für diese maritime Konferenz. Der Ministerpräsident hat mir gerade eben noch einmal gesagt, dass hier die größte Baustelle Norddeutschlands ist. Man sieht, es passiert etwas. Dieser Ort ist ein Bekenntnis zur maritimen Wirtschaft in Deutschland. Deshalb gratuliere ich allen, die sich entschieden haben, etwas Neues zu wagen, nicht in eine klassische Halle zu gehen, sondern in die Zukunft zu blicken. Dies ist ein schöner Austragungsort.

Meine Damen und Herren, seit der ersten Konferenz im Jahr 2000 – David McAllister hat es gesagt – ist viel geschehen. Der maritime Sektor hatte Phasen mit viel Wind in den Segeln. Aber vor zwei Jahren war die Situation doch extrem ernst. Die Wirtschaftsleistung ging im Jahr 2009 in Deutschland um insgesamt 4,7% zurück. Das war ein trauriger Rekord in der deutschen Nachkriegsgeschichte. Die maritime Wirtschaft war in ganz besonderer Weise betroffen. Heute können wir uns darüber freuen, dass wir schneller als in anderen Ländern viele Untiefen hinter uns gelassen haben. Das gilt für die deutsche Wirtschaft insgesamt; aber auch die maritime Wirtschaft hat, bei allen Problemen, die es noch gibt, wieder Grund zur Hoffnung.

Wir haben in dieser internationalen Wirtschaftskrise erlebt, wie sich der Zusammenbruch des Welt Handels fast in Echtzeit rückgekoppelt und auf die Möglichkeiten der maritimen Wirtschaft ausgewirkt hat – insbesondere bei den Werften, aber natürlich auch bei den Reedern. Das hat uns noch einmal vor Augen geführt, wie sensibel dieser gesamte Wirtschaftsbereich mit den Wettbewerbsbedingungen weltweit verflochten ist. Deshalb ist es natürlich auch legitim – David McAllister, ich werde das sehr gerne mit aufnehmen –, auch in Europa immer wieder die Diskussion zu suchen.

Wir haben über das Verhältnis von Ordnungspolitik und Hilfen in einer solchen Wirtschaftskrise viele Diskussionen geführt. Ich glaube, heute wird man sagen, dass sich die Finanzierungshilfen, die wir z. B. den Werften gegeben haben, und andere Brücken, die wir gebaut haben – Kurzarbeit und anderes –, bewährt haben, weil wir Fachkräfte halten konnten, Substanz erhalten konnten und heute im internationalen Wettbewerb wieder mithalten können. Diese Brücken waren richtige und gute Brücken.

Heute sehen wir, dass das Frachtaufkommen wieder auf Wachstumskurs ist, aber wir sehen auch: Es ist noch nicht wieder so, wie es vor der Krise war. In der Gesamtwirtschaftsleistung werden wir im Jahr 2011 das Vorkrisenniveau wieder erreichen. In einigen Bereichen der maritimen Wirtschaft sind wir davon noch entfernt.

Wir sehen, dass sich neue Märkte abzeichnen. Als Beispiel will ich die Schiffe zur Errichtung von Windkraftanlagen nennen. Wir erleben, dass wir im Bereich der Containerschiffe im Grunde nicht oder nur schwerlich mit anderen Standorten mithalten können. D. h., wir müssen uns immer wieder in den Bereich der Spezialschiffe hineinarbeiten. Hierbei haben sich die deutschen Werften sehr gut geschlagen. Wir wollen also diesen Zukunftssektor, auch im Zusammenhang mit der Windenergie, besetzen.

Ich denke, es hat sich bewährt, dass wir insgesamt in Form von Clustern zusammenarbeiten und dass das maritime Cluster gerade dort seine Wirkung entfalten kann, wo es um das Schaffen von Rahmenbedingungen für neue Wege geht. Deshalb ist es trotz aller Meinungsverschiedenheiten, die sich auch im Vorfeld dieser Konferenz immer wieder angedeutet haben, wichtig, dass wir in einem gemeinsamen Prozess bleiben und das, was als „LeaderShip“-Initiative bekannt ist, auch als Prozess weiterführen. Ich glaube, wenn die maritime Wirtschaft in Deutschland weiter auf sich aufmerksam machen will, wenn sie ein wichtiges Standbein sein will, wenn sie die Rahmenbedingungen insgesamt betrachten und mitgestalten will, dann ist dieses Zusammenarbeiten, dann ist diese gemeinsame Initiative von allergrößter Bedeutung. Ich sage auch ganz ehrlich: Ohne eine solche gemeinsame nationale Initiative wäre diese Konferenz kein Termin, an dem so viele Redner auch aus dem Bundeskabinett inklusive der Bundeskanzlerin auftreten würden. Das ist vielmehr der Bündelung der Interessen zu verdanken. Deshalb sage ich: Haben Sie den Mut, trotz aller Widersprüche, weiter so erfolgreich zusammenzuarbeiten.

Wenn wir uns die verschiedenen Bereiche anschauen, dann sehen wir, dass auch der Bereich der Meerestechnik von großer Bedeutung ist. Die umweltverträgliche Gewinnung von Rohstoffen aus den Meeren stellt neue Ansprüche an die Technik. Gerade die zunehmende Exploration in größeren Tiefen verlangt nach ausgefeilten Hightech-Lösungen. Das ruft geradezu die deutschen Unternehmen und Forschungseinrichtungen auf den Plan. Deshalb haben wir Anfang dieses Jahres das Forschungsförderprogramm „maritime Technologien der nächsten Generation“ aufgelegt. In diesem Jahr stehen hierfür über 28 Millionen Euro Fördermittel zur Verfügung. Diese Summe wird mittelfristig auf bis zu 32 Millionen Euro ansteigen. Ich denke, dass wir damit an den Erfolg des vorherigen Programms, das Ende 2010 ausgelaufen ist, anknüpfen können.

Ich hatte eben schon den neuen Bereich der Offshore-Windenergie angesprochen. Es ist ganz selbstverständlich, dass der Norden das bevorzugte Gebiet

ist, um in der Windenergie erfolgreich zu sein. Hierbei geht es auch um Onshore-Energie – ich nenne das Stichwort Repowering, das in den nächsten Tagen in einem anderen Zusammenhang eine Rolle spielen wird –, aber es geht eben auch um die Kapazität im Offshore-Bereich.

Ich habe vor wenigen Tagen den ersten kommerziellen Windpark in der Ostsee eingeweiht.

Wir wollen bis zum Jahr 2020 in Nord- und Ostsee Windkraftanlagen mit einer Kapazität von mindestens 10.000 MW installieren. Das ist anspruchsvoll. Es geht um eine neue Technologie; es gibt wenig Erfahrung. Insoweit sieht man auch, dass sich die Kreditvergabe extrem schwierig gestaltet. Deshalb ist es, so denke ich, für Sie alle eine gute Nachricht, dass wir jetzt das KfW-Sonderprogramm „Offshore-Windenergie“ mit einem Kreditvolumen von fünf Milliarden Euro sozusagen „freischalten“ können. Ich will nur noch einmal darauf hinweisen, dass die Risikoübernahme, also die Verbürgung, durch den Bund extrem hoch ist. Aber wir machen das, weil wir an diese Technologie glauben und weil wir vor allen Dingen auch wollen, dass deutsche Unternehmen an ihr partizipieren. Es wäre gut, wenn Sie im Maritimen Bündnis auch ein wenig hierauf achten könnten. Dies wäre extrem wichtig für unsere Wertschöpfungsketten. Selbstverständlich muss aber alles wettbewerbsmäßig vonstatten gehen.

Wir werden auch die Genehmigungsverfahren für die Windparks bündeln – die Genehmigungen sollen effektiv genutzt werden –; und wir wollen in Zukunft vor allem darauf achten, dass man nicht Flächen bunkern kann, wenn man nichts auf ihnen errichtet. Es sollen Offshore-Anlagen wirklich entstehen, ansonsten werden die Genehmigungen wieder aberkannt. Auch das ist Teil unserer Gesetzgebung.

Meine Damen und Herren, wir wollen auch die so genannte Clusteranbindung von Offshore-Windparks voranbringen. Auch das wird im Energiewirtschaftsgesetz genau geregelt sein. Wir können und müssen auch im Bereich der Netzanbindung immer

wieder Synergien heben, auch wenn es um Forschungs- und Entwicklungsvorhaben geht.

Wir wollen gerade auch im Bereich der Wissenschaft möglichst viel in Clustern zusammenarbeiten, um die Prozesse so zu vernetzen, wie es notwendig ist. Bund und Länder unterstützen deshalb mit gezielten Förderprogrammen die Entwicklung regionaler Innovationscluster. Jüngstes Beispiel ist der Spitzencluster-Wettbewerb der Forschungsministerin, mit dem wir in der internationalen Spitzengruppe ganz vorn mit dabei sein wollen.

Ich darf erwähnen, dass Schleswig-Holstein über mehrere Jahre hinweg ein maritimes Cluster erfolgreich aufgebaut hat. Ich finde es sehr gut, dass sich seit diesem Frühjahr Hamburg und Niedersachsen dieser Initiative angeschlossen haben. Ich denke, so kann man wirklich vorankommen. Dort stehen die Sektoren Werften und Zulieferer, Offshore- und Meerestechnik sowie die Verknüpfung mit Schifffahrt, Reedereien und Hafenvirtschaft im Mittelpunkt.

Wer Herausforderungen gemeinsam schultert, der ermöglicht oftmals erst die Erfolge, die dann miteinander geteilt werden können. Ich denke, wir haben noch große Möglichkeiten in den Bereichen Effizienztechnologie, Klima- und Umweltschutz. Hierbei zeigt sich auch – dafür ist die maritime Wirtschaft ein wunderbares Beispiel –, dass wir ökonomische und ökologische Ziele zusammenbringen können.

In diesem Zusammenhang sei noch einmal darauf hingewiesen, dass die Schifffahrt der relativ ökologischste Transportfaktor ist. 90 % des europäischen Außenhandels und 95 % des Interkontinentalhandels werden auf dem Seeweg abgewickelt. Das heißt also, wir haben hier die Möglichkeit, wirklich auch ökologisch zu agieren.

Hier in Wilhelmshaven als traditionellen maritimen Standort inmitten des Wattenmeers wird der scheinbare Gegensatz zwischen Ökonomie und Ökologie in besonderer Weise immer wieder erlebbar. Es gibt durchaus Konflikte, aber wir haben auch gelernt,

diesen in gemeinsamer Verantwortung zu begegnen. Hierbei soll auch der „Entwicklungsplan Meer“ eine Hilfestellung sein. Diesen wird die Bundesregierung in Kürze vorlegen. Damit tragen wir auch der Tatsache Rechnung, dass wirksamer Meereschutz nur in internationaler Kooperation gelingen kann. Denn nur über gemeinsame Lösungen lassen sich Wettbewerbsverzerrungen zulasten derer verhindern, die Umweltschutz praktizieren.

Die Umweltbilanz ist – ich sagte es – im Bereich der Schifffahrt relativ gut, aber kann natürlich auch noch besser werden. Deshalb sind wir auch dabei, wenn es um die Überarbeitung von internationalen Abkommen geht.

Die Bundesregierung weiß, dass gerade bei der Schwefelemissionsüberwachung in der Nord- und Ostsee anspruchsvolle Anforderungen gelten. Daher diskutieren wir mit der Wirtschaft Maßnahmen, mit denen die Umsetzung des MARPOL-Abkommens ohne unerwünschte Verkehrsverlagerung erreicht werden kann.

Meine Damen und Herren, wir verfolgen einen integrierten Ansatz. D. h., wir schauen nicht allein auf die Häfen, sondern natürlich auch auf die Hinterlandanbindung. Es ist gut, dass die künftige Hinterlandanbindung des JadeWeserPorts nunmehr geklärt ist. Diesem werden auch die zusätzlichen Mittel zugute kommen, die wir in den Jahren 2012 bis 2015 für den Ausbau von Schienenprojekten insgesamt zur Verfügung stellen werden.

Der Bundesverkehrsminister und natürlich auch alle anderen in der Bundesregierung haben sich dafür eingesetzt, dass wir die Schienenstrecke Oldenburg–Wilhelmshaven zweigleisig ausbauen können. Ich denke, das Bundesland Niedersachsen ist mit dieser Anbindung zufrieden. Danach müssen alle anderen Dinge auch noch geregelt werden. Ich habe eben dem Ministerpräsidenten sehr wohl zugehört, als er sagte, welche weiteren Schritte noch folgen sollten. Aber ein Grundstein ist nun erst einmal gelegt. Und dass die Strecke ab 2013 durchgängig zweigleisig befahrbar sein wird, ist eine wichtige Botschaft.

Kommen wir nun zu anderen Punkten, die auch von besonderer Wichtigkeit sind. Als echte Zukunftsinvestitionen in und für den maritimen Standort Deutschland erweisen sich regelmäßig die Ausbildung und die Sicherung qualifizierter Nachwuchskräfte. Seit 2003 hat sich die Zahl der Berufseinsteiger mehr als verdoppelt. Hieran zeigt sich im Besonderen der Erfolg des Maritimen Bündnisses. Deshalb möchte ich dem Bündnis und allen Beteiligten, insbesondere dem Verband Deutscher Reeder, ganz herzlich danken. Ohne Ihr Mitwirken wäre das nicht möglich gewesen. Deshalb kann man auch sagen: Das Maritime Bündnis hat sich als Plattform zur gemeinsamen Gestaltung der Schifffahrtspolitik bewährt. Wir wollen als Bundesregierung – davon dürfen Sie ausgehen – diese Erfolgsgeschichte fortführen.

Gerade was die Ausbildung angeht, möchte ich dazu ermuntern, in den Anstrengungen nicht nachzulassen. Deshalb möchte ich auch noch einmal betonen, dass die Bundesregierung die Ausbildungsplatzförderung als bewährtes Instrument beibehalten wird.

Wir wissen aber auch: Nicht alles, was wünschenswert ist, ist angesichts begrenzter Mittel finanzierbar. Ich glaube, ich muss Ihnen keinen langen Vortrag über die Gesamtverschuldung unseres Staatshaushalts und über die Gesamtverschuldung des Bundeshaushalts halten. Wir haben mit Recht – das wird international sehr anerkannt – eine neue Schuldenregel ins Grundgesetz geschrieben. Deshalb müssen wir natürlich bei jeder Investition immer wieder darüber nachdenken, ob sie solide finanzierbar ist, ob wir Spielräume haben, ob sie unbedingt notwendig ist. D. h., wir müssen sowohl Konsolidierung als auch Wachstum erreichen. Es ist wichtig, dass wir dies immer im Blick haben, wenn wir die Weichen für die Zukunft stellen.

Es gibt einige Faktoren, die Sorgen bereiten und um die ich nicht herumreden will. Das ist einmal die Reform der Bundeswehr.

Erstens. Die Sorge, was diese auch bezüglich des Ausrüstungsbedarfs der Marine und der Auslastung deutscher Werften bedeutet, steht natürlich im Raum. Deshalb darf ich Ihnen sagen: Sobald die Planungen abgeschlossen sind, werden wir in einen Dialog mit den Werften eintreten. Und da, wo es national Einsparungen geben wird, werden wir überlegen, wie wir die Unterstützung beim Export ausweiten können.

Wir haben uns viel darum gekümmert, dass die Exportchancen gerade für die militärischen Ausrüstungen von Deutschland noch intensiver genutzt werden. Das erfordert ein gemeinsames Handeln von Politik und Herstellern. Dazu sind wir auch auf allen unseren internationalen Reisen weiterhin bereit. Das sage ich Ihnen auch ganz persönlich zu, meine Damen und Herren.

Zweitens. Dies ist schon vielfach gesagt worden: Im Bereich der Schifffahrtsbeihilfen werden wir die Mittel für alle Förderanträge, die bis einschließlich 2010 gestellt wurden, bereitstellen.

Ich freue mich, dass der Bundesverkehrsminister auch dazu bereit ist, im Anschluss an diese Konferenz weiter im Gespräch mit Ihnen zu bleiben, um zu schauen, was für die Zukunft machbar ist. Es ist auch wichtig, dass wir ein klares Bekenntnis zur Tonnagesteuer abgegeben haben. Daran wird auch nicht gerüttelt. Das bleibt so. Das ist die gemeinsame Auffassung des gesamten Kabinetts.

Meine Damen und Herren, dennoch – ich habe im Vorfeld viele Briefe bekommen – bitte ich auch um Verständnis, dass wir, nachdem der wirtschaftliche Aufschwung jetzt wieder eingesetzt hat, den Modus der Krisenfinanzierung auch im Schiffbaubereich nicht einfach fortsetzen können. Ich denke, wir alle tun gut daran, immer wieder zu sehen, dass wir die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft insgesamt erhalten müssen. Deshalb wird es darauf ankommen, mit Augenmaß dort zu fördern, wo unvermeidbare Wettbewerbsverzerrungen bestehen. Das richtet sich natürlich auch immer nach der internationalen Wettbewerbslage. Dabei wird es darauf ankommen, auch in Brüssel

dafür Sorge zu tragen, dass die Europäische Union diese im Blick hat; gerade auch, wenn es um Freihandelsabkommen und Ähnliches mit asiatischen Ländern geht, denn auch hier sehen wir ja z.T. massive Wettbewerbsverzerrungen. Und es wird darauf ankommen, dass wir jeden Euro, den wir einsetzen, so einsetzen, dass er der Stärkung der maritimen Wirtschaft insgesamt dient.

Meine Damen und Herren, Sie sind Freunde der maritimen Wirtschaft, Sie lieben das Meer, Sie lieben die Erzeugnisse, die auf den Meeren fahren, Sie lieben den Handel und Sie setzen sich dafür ein, dass Deutschland dabei eine große Rolle spielt. Sie vertrauen auf die deutsche Kraft der Ausbildung, der guten Fachkenntnisse, denn Sie wissen, dass wir damit eine bedeutende Rolle spielen können.

Ich möchte Ihnen dafür danken. Sie alle sind in einer Branche tätig, die mehr als manch andere nicht nur von Wind und Wetter, sondern auch von globalen Wirtschaftsentwicklungen in einer Art und Weise abhängig ist, dass damit sicherlich manch schlaflose Nacht verbunden ist. Dass Sie sich bereit erklärt haben, Verantwortung zu tragen, sich zusammenzutun, die Probleme des jeweils anderen kennenzulernen und damit eine vernetzte maritime Wirtschaftsstrategie in Deutschland zu entwickeln, ist alles andere als selbstverständlich. Die Menschen haben im 21. Jahrhundert vermeintlich immer weniger Zeit. Wer aber Kraft und Zeit in eine solche nationale Aufgabe lenkt, der tut auch etwas für das eigene Land.

Wir wissen als Bundesregierung in allen betroffenen Ressorts, dass wir trotz aller Einzelmaßnahmen, die wir zu diskutieren haben, hier auch eine politische Verantwortung tragen. Ich möchte dem Maritimen Koordinator der Bundesregierung, Herrn Otto, ganz herzlich dafür danken, dass er immer wieder alle Interessen zusammenführt, was manchmal gar nicht so einfach ist, und darf Ihnen versichern, dass wir Ihre Sorgen auch in Zukunft ernst nehmen. Dazu gehört auch, dass Sie sichere Fahrt haben. Ich habe mich mit vielen Reedern auch über die Frage der Bekämpfung der Piraterie unterhalten und weiß, dass das ein schwieriges Kapitel ist. Sichere Ver-

kehrwege sind für die Schifffahrt von allergrößter Bedeutung. Deshalb werden wir an diesem Thema dranbleiben und mit Ihnen immer wieder diskutieren, wie wir das am besten sicherstellen können.

Ich danke allen, die sich für diese maritime Konferenz eingesetzt haben, und denke, „Wilhelmshaven“ war und ist ein Erfolg und ist ein Ausgangspunkt für ein weiteres Arbeiten für einen starken maritimen Standort Deutschland.

Herzlichen Dank.

Dr. Angela Merkel

Workshop – Redebeiträge

Workshop I – Schiffbauindustrie

> Analyse der Krise und neue Strategien der Unternehmen zur Sicherung ihrer Wettbewerbsfähigkeit <

Dr.-Ing. Alexander Nürnberg

Geschäftsführender Gesellschafter der HATLAPA Uetersener Maschinenfabrik GmbH & Co. KG;
Vorsitzender des Vorstands der Arbeitsgemeinschaft Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie im Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e. V. (VDMA)

[Charts zum Vortrag unter www.bmwi.de/go/siebte-nationale-maritime-konferenz]

Sehr verehrte Damen und Herren,

es ist für mich eine Ehre und besondere Freude, heute zu Ihnen in diesem kurzen Impulsvortrag über die Schiffbauindustrie in Deutschland zu berichten.

Insgesamt sind auf den Werften und in den Betrieben der Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie heute rund 90.000 Menschen beschäftigt. Unsere Branche ist eine wissensorientierte Industrie, denn rund 20 % der Belegschaft sind Ingenieurinnen und Ingenieure und viele weitere Akademiker kommen aus allen anderen Fachgebieten hinzu.

Der Schiffbau insgesamt ist immer ein Zusammenspiel zwischen dem Reeder bzw. Eigner als Besteller, der Werft als Systemintegrator und Systemverantwortlichem sowie der Zulieferindustrie mit ihren Produkt- und Service-Angeboten. In diesem „magischen Dreieck“ spiegelt sich die Wertschöpfung, aber auch der erzielbare Gewinn des Investitionsgutes Schiff wider.

Für alle, die nicht jeden Tag mit Schiffbau und Schifffahrt zu tun haben, sei es hier noch einmal gesagt: Über 90 % des Welthandels findet heute auf dem Seeweg statt. Es gibt keinen ökonomischeren und ökologischeren Transportweg. [Dies vor dem Hintergrund der momentanen Forderungen zur Elektromobilität-Förderung.]

Trotz aller Probleme: Die deutschen Werften sind die Nr. 1 in Europa und die deutschen Schiffbau- und Offshore-Zulieferer sind die Nr. 1 in der Welt. Das Geschäft ist eben global und ich möchte Ihnen an zwei Beispielen deutlich machen, wie wichtig die internationale Sichtweise ist.

Beispiel 1 zeigt die viel beachtete Auftragsvergabe für ein Offshore-Wind-Errichterschiff bei der Hamburger Sietas-Werft. Eingesetzt wird das Schiff international zur Errichtung von Offshore-Windparks für einen Betreiber, der über die Stromerzeugung dann in dem jeweiligen Staat seinen Umsatz macht. Besteller ist ein großes, niederländisches Wasserbau-Unternehmen. Der Auftraggeber hat Ausschau

gehalten, wer ihm dieses Errichterschiff mit entsprechender Finanzierung in vorgegebener Zeit inklusive des maschinenbaulich anspruchsvollen Schwerlastkrans sowie der Integration der gesamten Technik liefern kann. Die Sietas-Werft hat den Auftrag erhalten, weil neben dem Werft-Know-how auch das Kranbau-Know-how für diese Neuentwicklung vorhanden ist.

Im Beispiel 2 wurde eine große 500-t-Winde für einen Ankerzieh-Schlepper (AHT) von einer singapurischen Werft bei Hatlapa bestellt. Auslegung, Konstruktion und Fertigung fanden in Uetersen statt, die Montage, wegen der Dimensionen, bei LMG in Lübeck. Die Zahnräder kommen dabei aus Italien und die Trommel aus den USA. Über Hamburg wurde dann die Winde zum Bauplatz nach Indonesien verschifft. Der Reeder ist übrigens Norweger, dort ist der Schlepper auch im Einsatz.

Diese beiden kleinen Beispiele zeigen, dass gerade der Schiffbau ein sehr internationales Geschäft ist und dass wir als deutsche Werften und Schiffbau- und Offshore-Zulieferer nur dann wettbewerbsfähig sind, wenn wir den internationalen Markt akzeptieren, kennen und technologisch sowie im Ersinnen neuer Geschäftsideen immer den entscheidenden Schritt voraus sind.

Dazu ist ein fairer internationaler Wettbewerb Voraussetzung und alle politischen Möglichkeiten sollten hier genutzt werden, dies zu erreichen.

Krise – die Entstehung

Wie kam es zu der Krise?

Bis 2008 gab es im Schiffbau, übrigens wie auch im Maschinenbau, einen lang anhaltenden Boom von fast fünf Jahren. Noch auf der Messe SMM 2008 in Hamburg wurden Kennzahlen ermittelt, die bis dahin unerahnte Höhen erreicht hatten.

Wenn Sie sich genau erinnern, haben damals alle Beteiligten fast täglich auf das Platzen der Auftragsingangsblase gewartet. Die Lehmann-Pleite ließ dann das Vertrauen in die weltweiten Finanzmärkte abrupt zusammenbrechen mit der Folge, dass auf

einmal die zuvor möglichen Finanzierungen komplett wegfielen und die faulen Geschäfte bei Banken und Investitionshäusern erstmals richtig für uns in der Realwirtschaft sichtbar wurden.

Gleichzeitig brach der internationale Handelsverkehr ein. Bereits in Fahrt befindliche Schiffe wurden auf Reede gelegt. In dieser Phase versuchten die Reeder, die viel zu vollen Auftragsbücher bei den Werften zurückzufahren und stornierten bereits vergebene Aufträge.

Dies traf auch den Standort Deutschland besonders hart.

In diesem Zeitraum haben fast alle Regierungen der Schiffbau- und Schifffahrtsnationen ihren Firmen unter die Arme gegriffen und Hilfestellung gegeben, über deren Wirkung sowie die Folgen weiterer Unterstützung in der anschließenden Diskussion noch zu sprechen sein wird.

Aufschwung

Dass wir den Übergang aus der Krise so gut hinbekommen haben, liegt sicherlich auch an der guten Verzahnung der Maßnahmen der Bundesregierung und der Unternehmen. So haben die ausgeweiteten Kurzarbeiterregelungen und der Willen der Unternehmen, ihre Stammbeschaft unbedingt zu halten, dazu geführt, dass neue Aufträge im beginnenden Aufschwung in vielen Bereichen sofort bedient werden konnten.

Insgesamt ist für das verarbeitende Gewerbe der Aufschwung fast genau so schnell gekommen wie der vorhergehende Absturz. Nur darf man bei diesen Zahlen nie vergessen, dass ein Rückgang der Produktion von 50 % und ein anschließender Anstieg um 50 % das Niveau von 75 % darstellt, nicht mehr und auch nicht weniger.

Darüber hinaus kommt der Aufschwung im Schiffbau sowie der Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie deutlich später an. Dies zeigt sich derzeit in vielen Betrieben, die immer noch kurzarbeiten, aber doch auch größtenteils bereits Licht am Ende

des Tunnels sehen. Sie müssen, was z. B. ihre Finanzsituation angeht, gerüstet sein, denn bekannterweise gehen die Unternehmen meist nicht während einer Krise in Konkurs, sondern im beginnenden Aufschwung, weil ihnen nämlich die Liquidität für die Auftragsabwicklung fehlt.

Deshalb müssen sich auch die allgemeinen Finanzierungsrahmenbedingungen so darstellen, dass auch großvolumige Auftragsakquisitionen und deren Abwicklung, auch in neuen Marktsegmenten, möglich sind. Auch hierüber wird sicherlich im Folgenden zu diskutieren sein.

Wie aber haben sich die Unternehmen in der Krise verhalten?

Für die Werften und die Schiffbau- und Offshore-Zulieferer lässt sich sagen, dass neue Märkte gefunden wurden, die zuvor in der Boomphase nicht bearbeitet werden konnten. So bietet gerade der neue Markt „Offshore-Windenergie“ viele Chancen, aber auch im Umfeld der „Offshore-Öl- und -Gas-Industrie“ konnten insbesondere Aufträge aus den BRIC-Staaten akquiriert werden. Hierzu helfen die vom Bund unterstützten Delegationsreisen, wenn auch an dieser Stelle noch mehr gemacht werden könnte, denn gerade die politische Flankierung ist in vielen Ländern doch entscheidend, um die oft staatlich gelenkten Aufträge auch im Sinne der bundesdeutschen Firmen voranzubringen.

Dies betrifft auch in besonderem Maße den Marine-schiffbau, für den die Möglichkeiten der Exportunterstützung ein besonders wichtiges Themenfeld ist.

Neue Märkte sind das eine, aber auch die Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen und die Produktionsoptimierung sind Handlungsfelder, die in der Krise progressiv in Angriff genommen wurden.

Nicht nur besser, sondern schneller sein ist dabei das Ziel.

Intelligente Konstruktion, gestraffte und optimierte Produktionsabläufe führen zu besseren, günstigeren und schneller am Markt verfügbaren Produkten und Systemen. Dies ist möglich geworden durch das konsequente Beschränken auf die Kernkompetenz und die enge Zusammenarbeit, auch in der Region, zwischen verschiedenen Betrieben, um am Weltmarkt wettbewerbsfähig zu sein.

Interessant an dieser Stelle ist eine Studie zum Verhalten der Betriebe in der Krise.

Dort wird deutlich, dass für rund 50 % der Firmen die „Vorwärts“-Strategie gilt, andere Firmen halten ihre Position und ein kleiner Teil der Betriebe zieht sich, oft auch aus taktischen Gründen, aus bestimmten Marktsegmenten zurück.

Gerade die „Vorwärts-Strategie“ hat in den Unternehmen der Schiffbauindustrie zu den verstärkten FuE-Anstrengungen geführt.

Die politisch schon oft diskutierte „Steuerliche Forschungsförderung“ würde hier der flexiblen, mittelständischen Schiffbauindustrie sehr helfen.

Strategien der Zukunft

Wie sehen wir jetzt die Zukunft?

Dazu möchte ich Ihnen hier die Ergebnisse unseres Szenario-Projektes „Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie 2021“ vorstellen. Diese sechs angegebenen Szenarien sind in einem dreitägigen Workshop unserer Vorstandsmitglieder gemeinsam entwickelt (und gerechnet) worden.

Die Szenarien geben dabei keine Wahrscheinlichkeiten wieder, sondern nur die unterschiedlichen Möglichkeiten. Letztendlich wird keines dieser Szenarien allein eintreten, es geht immer um die Frage „wohin entwickelt sich der Markt in dieser Umgebung“. Wir nutzen diese Landkarte, um die momentane Situation zu fixieren und die Erwartungen in der näheren Zukunft zu bewerten. So sind alle Vorstandskollegen bei jedem unserer Treffen aufgefordert, die beiden Fragen „Wo auf dieser Szenario-

Karte stehen wir jetzt?“ und „Wo, glaubt ihr, geht die Reise hin?“ durch jeweils einen Punkt in der Szenario-Landkarte zu fixieren. Aus den Antworten und den gemittelten Werten ergibt sich eine Kurve, die wir zum einen als momentane Standortbestimmung darstellen können und zum anderen als Erwartung für die nähere Zukunft. Dies bildet eine kleine Hilfestellung, um für den Schiffbau der Zukunft die entscheidenden Weichen zu stellen.

Für die Zukunft gilt es, dem harten Wettbewerb – insbesondere aus Asien – einerseits durch pfiffige, hoch-technologische Lösungen entgegen zu treten, andererseits aber auch in Kooperation Dinge auf dem Weltmarkt voranzubringen. Die Produktion und Konstruktion in Deutschland lässt sich sicherlich dann vorantreiben, wenn Kernkompetenzen verschiedener Unternehmen zusammengefasst werden und auf der anderen Seite eine Arbeitsteilung stattfindet. Dies lässt sich gerade in den großen mittelständischen Unternehmen der Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie, aber auch bei den Werften mit guten Ideen fördern. Wir haben hier in Deutschland eine sehr gute Infrastruktur, mittelständische Unternehmen, die flexibel und schnell im Weltmarkt reagieren können, und hochqualifizierte Facharbeiter, Ingenieure und Entwickler, die großen Wert auf Life-Cycle-Costs, auf Ökonomie und Ökologie sowie auf die Betrachtung des Faktors Dienstleistung und Langlebigkeit legen. All diese Tugenden müssen wir bei unseren Strategien der Arbeitsteilung der Produktkonfiguration (Design und Markt) und durch unser Kern-Know-how, der System-Beratungs- und System-Integrationskompetenz noch weiter ausbauen.

Wie schon oft gesagt, aber immer wieder richtig: Der Kunde will heutzutage nicht die Bohrmaschine, er will das Loch. Diese Lösungskompetenz zeichnet uns aus und hier sollten wir uns auch die Position nicht streitig machen lassen.

Über das Zusammenwirken in Forschung und Entwicklung (z. B. im Bereich der Brennstoffzellen-Anwendung) und über den so wichtigen „Schutz

geistigen Eigentums“ (z. B. „Chose the Original“ im VDMA oder „GuardSHIP“ bei CESA) soll anschließend im Podium diskutiert werden.

Sie sehen, die Schiffbau- und Offshore-Zulieferer und die Werften machen ihre Hausaufgaben. Wir haben uns in den Märkten positioniert und sehen deshalb gute Perspektiven im weltweiten Wettbewerb. Das ist besonders wichtig im „Kampf um die besten Köpfe“. Wir leben von den Ideen unserer kreativen Mitarbeiter.

Wirtschaft und Politik haben deshalb das gleiche Ziel: die Sicherung des Industriestandortes Deutschland.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Dr.-Ing. Alexander Nürnberg

> Ordnungs- und industriepolitische Rahmenbedingungen <

Torsten Staffeldt

Mitglied des Deutschen Bundestages
Berichterstatter für Schifffahrt und Häfen der
FDP-Bundestagsfraktion

Verehrte Damen und Herren,

stellen Sie sich vor, Sie hätten drei Wünsche frei. Natürlich bezogen auf Schiffbau und Meerestechnik – nichts Persönliches.

Was würde da wohl kommen?

Im Vorfeld dieses Impulsvortrages habe ich versucht, Ihre geschäftlichen Wünsche zu erahnen. Und zu überlegen, wie ordnungs- und industriepolitische Rahmenbedingungen diesen folgen könnten. Nicht nur, um Ihre Wünsche zu erfüllen. Aber auch.

Wunsch 1: Faire und gute Marktbedingungen? Chancengleichheit, Level Playing Field?

Dies wurde und wird seit Jahren immer wieder bekräftigt, auch in den maritimen Konferenzen. Die Verhandlungen mit asiatischen Staaten sind in der Vergangenheit – und wohl auch in der Zukunft – nicht so Erfolg versprechend gewesen, dass staatliche Subventionen und damit Marktverzerrungen ausgeschlossen werden. Wir müssen das feststellen und – wie in den vergangenen Nationalen Maritimen Konferenzen eingefordert und vereinbart – angemessen reagieren.

Angemessen – d. h. nicht, dass wir von politischer Seite aus versuchen sollten, einen Subventionswettbewerb zu gewinnen.

Das schaffen wir nicht. Obwohl Deutschland – wie die subventionierenden Staaten auch – maritime Technologie als Schlüsseltechnologie betrachtet. Mit großer Sorge richtet sich der Blick nach China und Südkorea.

Dort sind infolge der Wirtschaftskrise große Schiffbauüberkapazitäten entstanden, die jetzt um jeden Preis ausgelastet werden sollen. Schon vor der Krise war es eine Herausforderung für die deutschen Werften, sich im Standardschiffbau gegen die asiatische Konkurrenz durchzusetzen. Dieses scheint heute noch schwieriger.

Es ist daher schade, dass der OECD-Rat im Dezember letzten Jahres die laufenden Verhandlungen zu einem internationalen Schiffbauabkommen für gescheitert erklärt hat. Es bleibt dennoch richtig, weiterhin das Engagement für einen solchen Abschluss fortzusetzen. Und gleichwohl ist es richtig, wenn sich die Bundesregierung für ein regelmäßiges Monitoring des Weltschiffbaumarktes innerhalb der EU einsetzt.

Aber: Wir werden mit der aktuellen Wettbewerbssituation, insbesondere aus Asien, leben müssen.

Also stellen wir uns ihr.

Aber auch in Europa ist der Einfluss einzelner Nationen auf den Schiffbau anders als bei uns. Z. B., indem Staaten Eigentümer von Werften sind und durch Kapitalerhöhungen liquiditätswirksam Einfluss nehmen.

Sind dies die Staaten, denen wir auf der anderen Seite durch den Euro-Stabilisierungs-Mechanismus finanzielle Hilfe zuteil kommen lassen? Dann wäre dies ein fatales Spielchen.

Aber ganz unabhängig davon – wollen deutsche Schiffbauer den Staat als Anteilseigner bei der Gesellschafterversammlung sitzen haben? Ich wage das zu bezweifeln.

Wenn Sie gegen diese Länder konkurrieren wollen, können Sie dieses nicht über den Preis, sondern nur aufgrund anderer Parameter.

Besser sein! Denn wenn wir schon nicht billiger sind, dann müssen wir wenigstens besser sein, um die höheren Preise zu rechtfertigen. Z. B., indem wir betriebskostenoptimierte Schiffe herstellen. Marktnischen besetzen. Am besten dauerhaft.

Glücklicherweise haben wir Beispiele dafür, dass deutscher Schiffbau dies kann! Z. B. im Passagierschiffbau, bei den RoRo-Schiffen, bei den „grauen Schiffen“, im Spezialschiffbau. Demnächst bei den Offshore-Schiffen.

Diese Spezialisierung ist nicht einfach. Denn es ist eben nicht damit getan, Tonnen an Schiffbaustahl für schwimmende Behälter abzuliefern. Die Aufgabe des Schiffes ist der Schlüssel zum Erfolg.

Je besser die Aufgabe mit dem Kunden definiert und gelöst wird, umso langfristiger ist der Markterfolg. Jedes neuartige Spezialschiff verursacht Entwicklungskosten. Diese Entwicklungen und die damit verbundenen Innovationen kann maritime Politik unterstützen. Was mich zu dem zweiten Wunsch führt.

Wunsch 2: Politik muss auf eine intelligente Weise in die Zukunft investieren oder sie wenigstens fördern. Politik kann bei Forschung und Entwicklung Produktinnovationen fördern.

Sie trägt also dazu bei, dass unsere Unternehmen der maritimen Wirtschaft ihren technologischen Vorsprung halten können.

Ein wichtiger Schritt wurde durch die Marktanpassung des Forschungsprogramms „maritime Technologien der nächsten Generation“ gemacht. Mit dem bisherigen Fördervolumen von 90 Mio. EURO konnten in den letzten Jahren Umsätze von mehr als einer Mrd. EURO ausgelöst werden. Mittlerweile wurde das Programm erfolgreich EU-notifiziert und die Mittel konnten von 90 Mio. EURO auf 150 Mio. EURO im Zeitraum 2011 bis 2015 erhöht werden.

Ein Programm mit einer solchen Hebelwirkung nenne ich als Unternehmer betriebswirtschaftlich erfolgreich.

Meine Damen und Herren.
Sie haben die Ideen.

Für umweltfreundliche Antriebe, für Ballastwasser- und ladungsoptimierte oder strömungsminimierte Schiffsrümpfe. Auch entstehende Fahrtgebiete wie die sich öffnenden Nordost- und Nordwestpassagen sind eine Chance, mit entsprechenden Eisklassen zu agieren.

Sie können entstehende Märkte entwickeln. Ob für See-, für Spezial- oder für Binnenschiffe.

Letztendlich müssen Sie Ihren Kunden begreiflich machen, dass nicht der Kaufpreis das entscheidende Argument ist, sondern die lebensdauerkostenoptimierte Betrachtung. Was kostet mich ein Schiff in Summe in 10 oder 15 Jahren ?

Die weltweite Reduzierung von Schiffsemissionen kann Ihnen helfen, Marktvorteile kurzfristig zu realisieren.

Allerdings muss und wird die maritime Politik der christlich-liberalen Koalition ein waches Auge darauf haben, dass die Schraube nicht überdreht wird. Es ist mitnichten so, dass durch das immer schärfere Regime von Umweltstandards nur Vorteile für den deutschen Schiffbau bewirkt werden. Nur die bereits ohnehin an der Spitze der Technologie arbeitenden Unternehmen sind in der Lage, mitzuziehen. Viele sind dazu aufgrund der Kosten- und Personalstrukturen nicht in der Lage.

Wunsch 3: Der dritte wichtige Punkt, der auch in allen bisherigen maritimen Konferenzen debattiert wurde, ist die Finanzierung der Schiffsneubauten. Verständlich, dass die Fortsetzung des Deutschlandfonds gefordert wird. Diese Möglichkeit besteht im europäischen Rahmen nicht mehr. Die anderen verbleibenden Finanzierungsmöglichkeiten sind gut, aber nicht ausreichend, wenn, wie zu hören war, Staatsbanken in Asien bereits das Betreiberisiko übernehmen.

Nationale Politik kann aber in einer solchen Lage handeln. Während der Krise half die Politik durch Kredite und Bürgschaften des Wirtschaftsfonds Deutschland mit einer bis zu 90%igen Finanzierungsbürgschaft. Aber der Fonds basierte auf einer Sonderregelung der Europäischen Kommission, die zum Ende des Jahres ausgelaufen ist. Dadurch fiel diese Möglichkeit für alle EU-Länder gleichermaßen weg und die EU wollte keine branchenspezifische Subvention etablieren.

Dennoch gibt es Alternativen.

Unbefristet genehmigt von der EU-Kommission ist das deutsche System der 80%igen Schiffbau-Landesbürgschaften. Bundesregierung und Küstenländer konnten gemeinsam erreichen, dass dieses unverändert fortbesteht. Dieses gibt den Werften Sicherheit bei der Gewährung von Ausfallbürgschaften während der Finanzierungsphase.

Ein weiteres Finanzierungsinstrument für den Schiffbau stellt das CIRR-System (Commercial Interest Reference Rate) dar. Mit ihm übernimmt die Bundesregierung weiterhin die Gewährleistung von Zinsrisiken bei Schiffbaukrediten. Gerade in der Krise bot das System eine wichtige Stütze für den Schiffbau. Seit seiner Einführung wurden bereits Garantien für fast 70 Schiffe mit einem Auftragsvolumen von knapp unter 10 Mrd. EURO vergeben. (Stand: Februar 2011.)

Bei Ausfuhrgeschäften haben deutsche Unternehmen zusätzlich die Möglichkeit, ihre potenziellen Zahlungsausfälle aus wirtschaftlichen oder politischen Gründen durch Exportkreditgarantien (sog. Hermesdeckungen) abzusichern.

Sie sehen: Wir machen schon sehr viel.

Aber ich bin davon überzeugt: Wir können das noch besser!

So wünsche ich mir, dass einzelne Elemente der Schifffinanzierung wirkungsvoller gestaltet werden. Entbürokratisierung und Vereinfachung der Förderprogramme halte ich für absolut notwendig. Erfolgreiche Programme müssen stärker miteinander koordiniert und eine durchgängige Innovationsstrategie entwickelt werden.

Deutschland ist Exportnation und auf Aufträge angewiesen. Daher ist es wichtig, dass maritime Projekte in der Entwicklungszusammenarbeit stärker berücksichtigt werden. Gleiches gilt für Delegationsreisen, die dafür stärker genutzt werden müssen. Dieses muss natürlich immer im Einklang mit unseren entwicklungspolitischen Zielen stehen.

Aber auch ein Blick über die Grenzen lohnt manchmal. Denn Reisen bildet ja bekanntlich. Lassen Sie uns doch gucken, was andere Länder an Finanzierung- oder Förderinstrumenten entwickelt haben. Warum sollten z. B. Tax Lease-Systeme, wie in anderen europäischen Ländern, nicht auch in Deutschland möglich sein? Das Gleiche gilt für Finanzierungsvarianten nach dem „Best Practice“-Prinzip.

Aber wir können nicht nur von unseren Nachbarländern lernen. Wir können auch mit ihnen gemeinsam für mehr Transparenz sorgen. So sollte Deutschland in der EU darauf drängen, ein regelmäßiges Monitoring des Weltschiffbaumarktes durchzuführen.

Und zusätzlich – bei allen Fehlschlägen in der Vergangenheit – gilt es, weiter daran zu arbeiten und darauf zu drängen, dass wir endlich ein faires und weltweit gültiges Schiffbauabkommen erhalten.

Was ist mit den grauen Schiffen? Oft höre ich, dass eine Exportunterstützung durch die Bundesmarine gewünscht wird. Denn im internationalen Wettbewerb reicht die Ablieferung eines Schiffes nicht aus. Die Schulung der Besatzung, idealerweise durch Marinepersonal in Deutschland, das gleichartige Schiffe betreibt, wäre eine Möglichkeit. Gerade in der jetzigen Zeit, in der durch die Transformation der Bundeswehr und der Marine Personal neuen Verwendungen zugeführt wird, sollte es doch denkbar sein, dies zu nutzen?

Diese Gedanken möchte ich für eine hoffentlich kontroverse Diskussion an das Podium weiterreichen. Die Meinungen und Vorstellungen der Teilnehmer sind sicherlich unterschiedlich. Und um Lösungen wird und muss intensiv gerungen und gestritten werden. Dennoch gibt es für mich keine bessere Plattform für den gemeinsamen Austausch aller Interessenvertreter als die Nationale Maritime Konferenz und die öfter tagende Arbeitsgruppe LEADERSHIP. Ich freue mich schon jetzt auf die angeregten Diskussionen!

Meine sehr geehrten Damen und Herren.

Ich bin als kleiner Junge begeisterter Leser von Comics gewesen, in denen Städte am Meeresgrund zu sehen waren. Bereits damals träumte man davon, die Meere zu bevölkern und zu nutzen. Davon sind wir nach wie vor weit entfernt. Natürlich auch, weil Comics nicht eins zu eins realisiert werden können. Aber die damals vorhandene Aufbruchstimmung, die damit einhergehende Technikfreundlichkeit und vor allem die damit verbundenen Chancen sind aus meiner Sicht nach wie vor erstrebenswert.

Meerestechnik ist der Schlüssel dazu.

Lassen Sie uns gemeinsam, jeder an seinem Platz und mit seinen Möglichkeiten, das maritime Zeitalter beginnen. Lassen Sie uns dafür sorgen, dass Schiffbau, Meerestechnik und Exploration der am Meeresgrund liegenden Rohstoffe für Deutschland zu einer Erfolgsgeschichte werden.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Torsten Staffeldt

Workshop IV – Meerestechnik

> Nationaler Masterplan Maritime Technologien – gemeinsam die Wachstumspotenziale in der Meerestechnik nutzen <

Hans-Joachim Otto

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

Sehr geehrter Herr Senator Günthner,
sehr geehrter Herr Minister Bode,
sehr geehrte Podiumsmitglieder,
sehr geehrte Workshop-Teilnehmer,

vor zwei Jahren hatte Philipp Rösler – damals noch Wirtschaftsminister von Niedersachsen – kurzfristig die Rolle des Berichterstatters für den Workshop „maritime Technologien“ übernommen.

Eine der Handlungsempfehlungen war damals, einen „Nationalen Masterplan Maritime Technologien“ in einem Dialogprozess mit Akteuren im Bereich der Meerestechnik zu erstellen.

Heute bin ich natürlich besonders froh, dass wir meinem neuen „Chef“ Vollzug melden können.

Der Masterplan ist ein Gemeinschaftswerk. Er ist das Ergebnis intensiver Arbeit. Ich möchte meinen besonderen Dank denjenigen aussprechen, die daran in vielen Arbeitgruppensitzungen mitgearbeitet und viel Zeit investiert haben.

Ich glaube, die Arbeit hat sich gelohnt.

Wir haben mit dem Masterplan nun ein Instrument vorliegen, mit dem wir gemeinsame Strategien für die Meerestechnik entwickeln und umsetzen können.

Wir müssen unsere Kräfte stärker bündeln, um die Potenziale der Meerestechnik zu auszunutzen.

Der gegenwärtige deutsche Weltmarktanteil in der Meerestechnik wird auf knapp 4 % geschätzt. Es ist aber in diesem Wachstumsmarkt erheblich mehr möglich. Eine signifikante und stetige Erhöhung unseres Marktanteils streben wir daher an.

Der Masterplan ist ein zentrales Anliegen der Bundesregierung.

Es ist mir aber auch ein persönliches Anliegen, den Masterplan dazu zu nutzen, die Scheinwerfer stärker auf die Meerestechnik zu richten.

Der Masterplan richtet den Fokus auf zehn Bereiche der Meerestechnik. Der größte davon ist Offshore-Öl und -Gas, gefolgt von der Offshore-Windenergie. Die Offshore-Windenergie hat aufgrund ihrer großen Bedeutung für die notwendige Energiewende einen eigenen Workshop. Sie ist aber integraler Bestandteil unseres Masterplans.

Der Masterplan ist darüber hinaus offen für Erweiterungen in allen maritimen Sektoren. Schnittstellen gibt es zum Schiffbau oder zu den Häfen, wie dies im Bereich Offshore-Windenergie zu sehen ist.

Masterpläne bergen die Gefahr, dass sie zur Seite gelegt werden, nach dem sie vorgestellt wurden. Dieser Masterplan soll aber mit Leben erfüllt werden. Er ist daher gezielt als dynamisches Instrument gestaltet worden.

Er ist nicht in Stein gemeißelt, sondern soll ständig und flexibel von allen Beteiligten fortentwickelt werden. Anpassungen und Korrekturen sind jederzeit möglich.

Der Masterplan teilt sich in drei Hauptbereiche: ein Einführungskapitel, in dem die ganze Vielfalt und Breite der Meerestechnik und unsere Ziele dargestellt werden, eine übersichtliche Aktionstabelle, die den notwendigen Raum für Erweiterungen und Aufnahme neuer Ideen bietet, und einen Anhang mit bereits ganz konkret definierten Maßnahmen, die auch direkt nach dieser Konferenz in Angriff genommen werden sollen.

Damit die Umsetzung des Masterplans erfolgreich sein wird, müssen wir einen Rahmen setzen. Folgende Elemente sind zentral:

- politische Unterstützung durch Bund und Länder auf höchster Ebene,
- aktive Mitwirkung aller Akteure aus Wirtschaft, Politik, Verwaltung, Institute u. a.

Ich lade Sie bereits jetzt zu einem Workshop zur Umsetzung des Masterplans für den 27. September 2011 nach Bremen ein.

Einrichtung einer koordinierenden Stelle: Das BMWi sagt zu, die Gewährung einer Anschubfinanzierung zu prüfen, und ein regelmäßiges Monitoring durch den Maritimen Koordinator der Bundesregierung sicher zu stellen.

Die Meerestechnik ist eine Hightech-Branche. Sie ist für unsere zukünftige Energie- und Rohstoffversorgung von herausragender Bedeutung.

Die Meerestechnik und die maritimen Technologien sind daher ein Schlüsselsektor.

Wir brauchen Investitionen in Forschung und Entwicklung. Die Mittel aus dem BMWi-Programm „maritime Technologien der nächsten Generation“ wurden zuletzt deutlich erhöht.

Den Masterplan müssen wir jetzt dazu nutzen, die Weichen für die Zukunft gemeinsam zu stellen. Wir müssen die Bedeutung der Meerestechnik für unsere Zukunft viel sichtbarer machen.

Ich möchte drei Beispiele herausgreifen:

Die Abhängigkeit von Öl und Gas wird noch einige Zeit bestehen bleiben. Die hohe Nachfrage kann nur durch eine Steigerung der Offshore-Förderung bedient werden.

Deutsche Unternehmen bieten hervorragende Technologien, um die Förderung auch in großen Tiefen sicher zu machen.

Die deutschen Unternehmen brauchen aber politische Flankierung, um von den großen Ölgesellschaften bzw. Nachfragern besser wahrgenommen zu werden.

Ich sage daher zu, dass wir eine Teilnahme der Leitung des BMWi auf der Weltleitmesse OTC 2012 (Offshore Technologie Conference, Houston) ernsthaft prüfen werden.

Bei den marinen mineralischen Rohstoffen bieten sich gute Chancen, die Sicherheit unserer Rohstoffversorgung zu verbessern.

Wir müssen von Anfang an dabei sein und die notwendigen technologischen Fähigkeiten aufbauen. Die Bundesregierung hat eine Rohstoffinitiative gestartet. Ein Element sind bilaterale Rohstoffpartnerschaften.

Diese Strategie sollten wir auch für die Rohstoffe im Meer nutzen. Andere Staaten haben Interesse an deutscher Technologie.

Ein anderer Bereich ist CCS (Carbon Capture and Storage). Die Speicherung von CO₂ im Meer ist eine Möglichkeit, den Klimawandel zu verlangsamen. Einige Nachbarländer und die EU setzen hierfür bereits erhebliche Mittel ein. Diese Konferenz sollte deshalb die Perspektiven von CCS im Meer aufzeigen.

Meine Damen und Herren,
der Nationale Masterplan Maritime Technologien ist eingebettet in den „Entwicklungsplan Meer im Rahmen einer integrierten deutschen Meerespolitik“.

Es ist vorgesehen, den „Entwicklungsplan Meer“ noch vor der Sommerpause im Bundeskabinett zu beschließen.

Der „Entwicklungsplan Meer“ setzt wichtige Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Nutzung der Meere.

Die deutsche Meerestechnik besitzt technologische Exzellenz, die den Schutz der Meeresumwelt gewährleisten kann.

Lassen Sie uns daher zusammen die Potenziale der Meerestechnik durch eine konsequente Umsetzung des Nationalen Masterplans Maritime Technologien ausschöpfen.

Danke für die Aufmerksamkeit!

Hans-Joachim Otto

> Metallrohstoffe aus der Tiefsee – ein Zukunftsfeld mit hohem Entwicklungspotenzial <

Prof. Dr. Kümpel

Präsident der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR)

[Charts zum Vortrag unter www.bmwi.de/go/siebte-nationale-maritime-konferenz]

Sehr geehrte Damen und Herren,

anders als der Großteil der Themen bei dieser Konferenz befasst sich dieser Beitrag nicht mit der Meeresoberfläche oder dem Flachmeer, sondern mit dem erst wenig erforschten Milieu der Tiefsee. Hier herrschen enorme Drücke von mehreren 100 bar, die Temperaturen liegen nur knapp über dem Gefrierpunkt. Ein solches Umfeld stellt besondere Anforderungen sowohl an die Erkundung des Meeresbodens als auch an technische Konzepte zur künftigen Gewinnung von Rohstoffen. Man kann sich zunächst fragen, ob Rohstoffe aus der Tiefsee überhaupt eine Ressource der Zukunft sein können, welche Qualitäten die Lagerstätten in der Tiefsee haben und ob sie rechtfertigen, dass wir uns in diese schwierige Region vorwagen.

Bei Tiefsee-Rohstoffen geht es im Wesentlichen um drei Arten von Lagerstätten: Zum einen um die landfernen, großflächig verteilten Vorkommen von Manganknollen, die in 4.000 bis 6.000 m Wassertiefe auf dem Meeresboden liegen; sodann um kobaltreiche Eisenmangankrusten, die sich insbesondere in 1.000 bis 2.500 m Tiefe an untermeerischen Vulkanen bilden; und schließlich um die so genannten Massivsulfide, die dort entstehen, wo heiße, saure Lösungen durch die ozeanische Kruste zirkulieren und in Wassertiefen bis 5.000 m wieder austreten. Wirtschaftlich interessante Massivsulfide befinden sich in Tiefen zwischen 1.000 und 3.000 m.

Deutschland mit seiner exportstarken Industrie ist einer der größten Rohstoffverarbeiter weltweit – und bei den primären Metallrohstoffen zu 100 % importabhängig. Nach einer Untersuchung der EU besteht bei verschiedenen Metallen ein vergleichsweise hohes Bezugsrisiko aufgrund von Abhängigkeiten von wenigen Lieferländern oder -unternehmen. Sollte es bei solchen Metallen zu Lieferengpässen kommen, kann dies den technologischen Fortschritt und das künftige Wirtschaftswachstum der EU hemmen. Marine Lagerstätten, die sich größtenteils in internationalen Gewässern befinden, können dagegen langfristig den ungehinderten Zugang zu diesen Metallrohstoffen sichern.

In diesem Zusammenhang lassen sich drei besondere Sachverhalte nennen:

1. Tiefsee-Lagerstätten erschließen zusätzliche Ressourcen. In bisherigen Berechnungen über Verfügbarkeiten sind sie nicht enthalten.
2. Wegen ihres Vorkommens in internationalen Gewässern sind Tiefsee-Lagerstätten den Unabwägbarkeiten nationaler Politik, Folgen sozialer Missstände oder willkürlicher Einflussnahme entzogen. Die Lagerstätten werden vielmehr auf der Basis langfristiger Verträge mit der Internationalen Meeresbodenbehörde (IMB) der Vereinten Nationen erschlossen. Die IMB gewährleistet einen ungehinderten Zugang. Die Ressourcen der Tiefsee können somit einen gut kalkulierbaren Beitrag zur Versorgungssicherheit liefern; ein wichtiger Beweggrund für das marine Engagement von Staaten, die bereits Lizenzen erworben oder beantragt haben.
3. Schließlich ist die Gewinnung mariner Vorkommen auch als Auslöser für moderne Hightech-Lösungen interessant. Technisch innovative und umweltverträgliche Verfahren für den Abbau oder die Umweltüberwachung bieten attraktive Chancen für die exportorientierte Wirtschaft in einem sich derzeit neu entwickelnden Markt.

Lassen Sie mich den gegenwärtigen Sachstand am Beispiel der Manganknollen erläutern: Seit 2006 hat die BGR einen Vertrag mit der IMB über die Erkundung eines 75.000 km großen Lizenzgebietes im äquatorialen Ostpazifik. Natürlich sind wir nicht die einzigen Interessenten. Sieben weitere Länder haben bisher eine Explorationslizenz erworben.

Der Gesamtvorrat an Manganknollen im deutschen Lizenzgebiet enthält nach unseren jetzigen Erkenntnissen rund 8 Mio. t Kupfer, 10 Mio. t Nickel und gut 1 Mio. t Kobalt. Die Kupfermenge entspricht dem Sechsfachen, die Nickelmenge dem Hundertfachen und die Kobaltmenge dem Sechshundertfachen des jährlichen Verbrauchs in Deutschland.

Die Preisentwicklung für die Menge Ni+Cu+Co, die in einer Tonne Manganknollenerz enthalten ist, zeigt seit 2002 deutlich nach oben. Zurzeit liegt der Preis bei 555 US \$/t. Unter den heute geschätzten Investitions- und Betriebskosten für einen Manganknollenabbau würde die Internal Rate of Return ca. 25 % betragen; bei 30 % beginnt es für Rohstoffunternehmen interessant zu werden. Angesichts wohl weiter steigender Preise in den kommenden Jahren nähern wir uns dem Zeitpunkt, bei dem ein mariner Abbau von Manganknollen wirtschaftlich wird.

Gleich auf mehreren Feldern ergeben sich für die deutsche Industrie gute Chancen für die künftige Entwicklung und Vermarktung von Produkten. Nachdem wir die Meeresbodentopografie vor zwei Jahren großräumig vermessen haben, arbeitet die BGR jetzt an der detaillierten Erfassung der Manganknollenvorkommen. Hierbei gibt es beispielsweise Bedarf für die Entwicklung verfeinerter akustischer Verfahren, um Gebiete mit hoher Knollenbelegung von solchen mit nur wenigen Knollen schnell und leicht unterscheiden zu können oder auch, um die Qualität der Knollen hinsichtlich ihres Metallgehaltes quasi online zu erfassen. Erste Gespräche mit Unternehmen werden bereits geführt, z. B. zur Entwicklung eines Farbsonars.

2010 hat die BGR auch mit intensiven Umweltuntersuchungen im Lizenzgebiet begonnen. Dazu gehört u. a. die Erfassung der Biodiversität, die wir in Kooperation mit dem Deutschen Zentrum für Biodiversitätsforschung in Wilhelmshaven durchführen. Die Arbeiten sind Bestandteil des Lizenzvertrages und werden in den kommenden 10 Jahren fortgesetzt. Auch hier wird neue Technologie, beispielsweise für ein geeignetes Langzeit-Monitoring, benötigt.

Ein wichtiger Aspekt ist die Entwicklung einer Technik für die Förderung der Manganknollen. Derzeit gibt es noch kein reifes Verfahren im industriellen Maßstab. Das Unternehmen Aker-Wirth hat jüngst im Auftrag der BGR ein erstes Förderkonzept erarbeitet. Nun muss es darum gehen, ein solches Konzept

weiterzuentwickeln und etwa in den nächsten 5 bis 8 Jahren ein Abbaugerät im kleineren Maßstab zu bauen und im deutschen Lizenzgebiet zu erproben.

Ebenfalls von großer Bedeutung ist das Entwickeln eines metallurgischen Verfahrens für marine Rohstoffe, das hohe Ausbeuten sowohl für die Hauptmetalle Cu, Ni, Co als auch für wirtschaftlich ebenfalls interessante Spurenmetalle (Molybdän, Lithium, Seltene Erden) ermöglicht.

Derzeit sind mehrere deutsche Unternehmen für diesen Industriezweig gut aufgestellt, aber noch zu sehr auf einzelne technische Komponenten konzentriert. Es gibt auch interessierte, hochqualifizierte mittelständische Firmen und engagierte Verbände. Einen Systemführer für den Meeresbergbau gibt es aber nicht. Hier bedarf es noch einer Fokussierung und einer politischen Unterstützung, um die bereits erkennbaren Chancen eines künftigen Marktes auch zu nutzen. Aus dieser Situation heraus lassen sich drei Empfehlungen ableiten:

1. Die Neugründung oder besser „Wiedergründung“ einer „Arbeitsgemeinschaft meeresstechnisch gewinnbarer Rohstoffe“ (AMR) – gefördert und gewollt auch von der Politik – kann eine Plattform bieten für einen notwendigen, geeinten Anlauf, der dabei hilft, die sich entwickelnden Möglichkeiten für die deutsche Wirtschaft zu wahren. Eine AMR gab es bereits in den 1970er-Jahren, und zwar mit den Konsortialpartnern Preussag, Salzgitter AG, der Metallgesellschaft und der Rheinbraun AG. Diese Unternehmen haben damals eine Pionierarbeit im Tiefseebergbau geleistet, die uns noch heute Vorbild ist. Ein größerer, international agierender deutscher Rohstoffkonzern, der die Systemführerschaft übernehmen könnte, fehlt derzeit aber.

2. Neue Technologien benötigen den Nachweis ihrer Funktionalität, der nur durch Praxistests erreicht werden kann. Die Verständigung auf einen in den kommenden 5 bis 8 Jahren vorzubereitenden „Pre-Pilot Mining Test“ für Manganknollen aus einer

Wassertiefe von 5000 m wäre ein Kristallisationspunkt für notwendige Technikentwicklungen. Ein zeitgemäßes Konzept für ein Fördersystem liegt, wie oben erwähnt, bereits vor.

3. Ohne das Wissen um die genauen Anteile der tatsächlich gewinnbaren Metallinhalte, insbesondere solcher, die erst in jüngsten Jahren in den Fokus des Interesses der Industrie gelangt sind, lassen sich Wirtschaftlichkeit und Nutzen nicht ausreichend abschätzen. Um das Potenzial eines marinen Rohstoffes wie Manganknollen wirklich nutzen zu können und die geforderte Technikentwicklung auf eine solide Basis zu stellen, ist eine optimierte, maßgerechte Extraktion von Metallen selbst im Labormaßstab noch zu erforschen und zu erproben.

Prof. Dr. Kümpel

Peter Heinrichs

Geschäftsleiter der WIRTH GmbH

[Charts zum Vortrag unter www.bmwi.de/go/siebte-nationale-maritime-konferenz]

Sehr geehrte Damen und Herren,

Meerestechnik ist Zukunft, aber auch die Zukunft für das rohstoffarme Deutschland und daher freue ich mich ganz besonders, dass Herr Dr. Philipp Rösler dieses Statement mit Nachdruck in seiner Eröffnungsrede bekräftigt hat.

Und ich bin einer Meinung mit Ihnen, Herr Staatssekretär Otto, dass eine solche Rede kurz nach seiner Amtseinführung nicht nur Kompetenz, sondern auch Leidenschaft für dieses herausfordernde Fachgebiet ausdrückt. Aber genau mit dieser und nur damit werden wir in Deutschland das ausgelobte Ziel einer Systemführerschaft erreichen!

Auch wenn ich hier auf die Euphoriebremse trete und die Fakten beim Namen nennen muss: Deutschland verkümmert seit dem Wegfall des letzten Rohstoff-Kontraktors mehr und mehr zum Komponentenlieferanten in der Offshore-Technik, wenn auch zu einem auf hohem Niveau. Aber es bedarf schon einer Kraftaktion, und das nicht nur in finanzieller Hinsicht, sondern auch hinsichtlich der Überzeugungsarbeit der Politiker, den Weg für die Systemführer neu zu ebnen!

Bei aller Stärke unserer deutschen Engineering-Kapazitäten wird es uns ohne starken deutschen Kontraktor im Subsea Mining niemals gelingen.

Es ist eine sehr große Herausforderung für unsere Politiker, die notwendige Energiewende im gegebenen kurzen Zeitrahmen zu realisieren.

Aber vergessen wir dabei nicht, es ist gezwungenermaßen auch das Zeitalter der Rohstoffabhängigkeit, das die Kräfte des freien Markts manipuliert und stark gefährdet.

Die gesteuerte Knappheit der Seltenen Erden ist hier mit Sicherheit erst der Anfang.

Umso mehr muss es das Ziel sein, unsere Ingenieur-Komponenten sinnvoll und über die maritimen Teilbranchen interdisziplinär zu bündeln. Nur damit kann unsere nicht veränderbare nationale Rohstoff-armut kompensiert werden!

Die Folie zeigt Ihnen die mögliche Rohstoffgewinnung durch Subsea Mining mit einem Unterwasser-Crawler.

Aker Wirth hat den Weg vom Newcomer zum Systemführer bereits einmal erfolgreich begangen. Durch das größte jemals in Deutschland vergebene Forschungsvorhaben in der Bohrtechnik initiiert, wuchs unser Unternehmen in der Offshore-Technik, beginnend von 1989 an, zum Systemführer im Bereich Offshore Drilling Equipment, obwohl der Marktführer immer noch einen mehrfachen Umsatz verzeichnete. Doch der Abstand wird kontinuierlich kleiner. Dies ist aber nur durch eine Partnerschaft mit einem norwegischen Unternehmen, das heute unser Eigentümer ist und das über ausreichend nationale Kontraktoren verfügt, gelungen.

Gemeinsam mit der BGR wurde im Auftrag des BMWi die wirtschaftliche Förderung von polymetal-lischen Knollen untersucht und bewertet.

Aufgrund unserer vorhandenen Kompetenz bei der maritimen Gewinnung von Diamanten an der Küste von Südamerika und Namibia wurde diese Machbarkeitsstudie erstellt. Die anzuwendende Technologie und die Reichhaltigkeit des deutschen Claims belaufen sich auf ein Förderungspotenzial von 2,3 Mio. t/a.

Welches Potenzial diese Förderung vom Meeresboden hat, zeigen die folgenden beiden Folien.

Ich bitte die anwesenden Herren aus der Politik: „Verzeihen Sie mir, dass ich zum Schluss des Vortrags wieder auf die finanziellen Rahmenbedingungen zurückkommen muss.“

→ Es zeigt, dass Herr Dr. Rösler unseren Ausführungen auf der Fünften Nationalen Maritimen Konferenz in Hamburg – damals noch als Landes-

politiker in Hannover – aufmerksam zugehört hat, als er heute Morgen in der Eröffnung bestätigte, dass die notwendige Ingenieurleistung im Subsea Mining nicht von der Raumfahrt übertroffen wird!

Wir alle hoffen, dass sich unter seiner Führung die Proportionen zwischen Seeschifffahrt und Raumfahrt nachhaltig verschieben und dieser Situation auch durch Erhöhung des Budgets Rechnung getragen wird.

Mit 41 Mio. Euro, von denen vielleicht 3 bis 4 Mio. Euro in diesen Bereich fließen, wird sich ein erfolgreicher Wettbewerb der deutschen Industrie – neben den bereits erwähnten Nachteilen und dem größten Optimismus – kaum realisieren lassen.

Zum Vergleich investiert Japan 275 Mio. US-Dollar und Korea 150 Mio. US-Dollar pro Jahr. Australien hat durch einen privaten Investor gerade 300 Mio. US-Dollar in ein neues Schiff investiert.

Sehr verehrte Damen und Herren, ich hoffe, dass es mir mit meiner letzten Folie gelingt Sie zum Nachdenken anzuregen, denn wir alle, sowohl Wirtschaftsvertreter als auch Forscher und Politiker, tragen die Verantwortung für die nachfolgende Generation.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Peter Heinrichs

> CO₂-Speicherung im Meeresboden: Risiken, Chancen, Technologien <

Prof. Dr. Klaus Wallmann

Leiter der Forschungseinheit Marine Geosysteme im Leibniz-Institut für Meereswissenschaften an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel (IFM-GEOMAR)

[Charts zum Vortrag unter www.bmwi.de/go/siebte-nationale-maritime-konferenz]

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit, Ihnen das Thema CCS, das noch sehr unbekannt ist, aber sehr kontrovers diskutiert wird, vorstellen zu können. Ich möchte daher CCS zunächst erläutern und aktuelle Aktivitäten – es gibt bereits sehr große Investitionen – vorstellen.

CCS steht für Carbon Capture and Storage. CO₂ aus Kohle- und Gaskraftwerken, aber auch aus industriellen Quellen, soll nicht wie bisher in die Luft freigesetzt werden und damit unsere Klimaprobleme verschärfen, sondern erst abgeschieden und dann im geologischen Untergrund gespeichert werden. Man braucht für die Technik im Wesentlichen drei Schritte: erstens die Abscheidung am Kraftwerk, zweitens den Transport und drittens die Speicherung im geologischen Untergrund.

Die Abscheidung kann mit verschiedenen Technologien erfolgen. Es gibt mindestens drei verschiedene Technologiepfade. Das CO₂ kann bereits vor der Verbrennung abgetrennt werden, d. h., die Kohle wird in CO₂ und Wasserstoff getrennt. Das CO₂ wird dann gespeichert und der Wasserstoff für die Energiegewinnung eingesetzt.

Oder man kann Kohle direkt in reinem Sauerstoff und Rauchgas verbrennen. Dadurch erhält man ein konzentriertes Abgas, aus dem das CO₂ gut abgetrennt werden kann. Schließlich können die normalen Kraftwerksabgase eine Rauchgaswäsche durchlaufen, d. h., das Kraftwerk wird mit einer Anlage ausgestattet, die das CO₂ am Ende des Kraftwerksprozesses heraus wäscht.

Welche dieser verschiedenen Technologien sich am Ende durchsetzen wird, ist noch offen. Alle drei Technologiepfade werden in großen Demonstrationsprojekten getestet.

Das wie auch immer abgetrennte CO₂ wird anschließend zu einer Flüssigkeit komprimiert, die wie Wasser aussieht. Für den dann erforderlichen Transport gibt es im Wesentlichen zwei Optionen: die Wichtigste sind Pipelines; für den Offshore-Bereich

gibt es auch die Möglichkeit, das CO₂ per Schiff zu transportieren. Kleinere CO₂-Tanker transportieren schon seit vielen Jahren CO₂ für die Lebensmittelindustrie über die Nordsee. Größere Schiffe werden zurzeit von Maersk speziell für die CCS-Technik konstruiert und vermarktet.

Ein Beispiel für ein CCS-Projekt gibt es seit etwa 10 Jahren in Nord-Dakota. Auf der US-Seite wird im großen Maßstab Kohle vergast und das CO₂ per Pipeline anschließend über die Grenze nach Kanada transportiert und bei Weybourne für die Ölproduktion eingesetzt. Es wird dort in die Lagerstätte injiziert, um den Druck zu erhöhen, die Viskosität zu verringern und damit die Förderraten zu steigern. Das CO₂ wird tief im geologischen Untergrund gespeichert, d. h. mindestens in einem oder besser zwei oder drei Kilometer Tiefe. Die Gesteine, die dafür in Frage kommen, bestehen in der Regel aus Sand. Dazu gehören auch die genannten Salinen-Aquifere. Dies sind tief liegende, mit Salzwasser gefüllte Sandsteinformationen.

CO₂ kann darüber hinaus in ausgeförderten Öl- und Erdgaslagerstätten untergebracht werden oder wie eben schon gezeigt, zur Unterstützung der Erdöl- und Erdgasförderung.

Bei der Speicherung in Deutschland sind überwiegend die tiefen Salinen-Aquifere wichtig, da wir in Deutschland nur wenig Öl- und Gaslagerstätten haben. Die BGR ist gerade dabei, das CO₂-Speicher-Kataster für Deutschland zu erstellen. Dies wird auch erste Informationen über die CO₂-Speicherpotenziale im Offshore-Bereich in der deutschen Nord- und Ostsee enthalten. Nach allem, was wir wissen, gibt es geeignete Speicherformationen, um CO₂ sicher im Meeresboden abzulagern.

In Europa wird schon seit längerer Zeit im großen industriellen Maßstab CO₂ gespeichert und zwar ausschließlich Offshore. Das erste große Projekt ist Sleipner in der Nordsee bei Norwegen, das bereits seit etwa 15 Jahren besteht.

Dort werden in der Utsira-Sandformation jedes Jahr eine Million Tonnen CO₂ gespeichert. Das CO₂ stammt noch nicht aus Kraftwerken, sondern aus dem Erdgas, das vor Ort gefördert wird und fast 10 % CO₂ enthält. Dieses wird an der Plattform aus dem Gas herausgewaschen und dann wieder im Untergrund gespeichert, allerdings nicht in dem Erdgasreservoir selbst, sondern im flacher liegenden Utsirasand.

Der norwegische Konzern Statoil macht dies, da es schon seit den 80er-Jahren in Norwegen eine hohe CO₂-Steuer gibt. D. h., es ist für Statoil günstiger, das CO₂ zu speichern, statt es zu emittieren, wie dies üblicherweise in der Gasindustrie gemacht wird. Der zweite große Offshore-Speicher wurde vor zwei Jahren im Schneewittchenfeld weit im Norden in der Barentssee eröffnet. Dies ist ein Hightech-Projekt, denn dort werden Erdgasförderung und CO₂-Speicherung direkt am Meeresboden ohne Plattformen durchgeführt.

Warum machen wir überhaupt CCS? Die Antwort ist, dass es eine der wichtigen Maßnahmen ist, die dazu beitragen können, das Zwei-Grad-Klimaziel zu erreichen. Die größte Priorität haben sicherlich Energieeffizienz bzw. Energiesparen. Dann kommen die erneuerbaren Energien und als drittes CCS. Und CCS hat gegenüber vielen erneuerbaren Energien den Vorteil, dass es relativ wirtschaftlich ist. Die Stromerzeugungskosten an CCS-Kraftwerken sind vergleichbar mit den Kosten der Windenergie. Also Strom aus Windkraftanlagen und Strom aus CCS-Kraftwerken können zu vergleichbaren Kosten ohne nennenswerte CO₂-Emissionen Strom erzeugen.

Alle anderen erneuerbaren Energien sind wesentlich teurer. Das gilt insbesondere für die Photovoltaik, aber auch für die Solarthermie und die Biomasse. Daher zeigen verschiedene Studien, z. B. der Internationalen Energie-Agentur, dass im Prinzip das Klimaproblem auch ohne CCS gelöst werden könnte, aber dass es dann sehr viel teurer werden würde. Die Kosten stiegen dann um bis zu 70 %, weil wir dann neben dem relativ günstigen Wind auch verstärkt auf teurere erneuerbare Energien wie etwa die Photovoltaik zurückgreifen müssten.

Es scheint also aus wirtschaftlicher Sicht für Europa und für Deutschland das sinnvollste Portfolio zu sein, eine Mischung aus Windenergie, Energieeffizienz und CCS zu wählen. Wenn nur wir CO₂ einsparen und der Rest der Welt weiterhin emittiert, würden die Klimaziele nicht erreicht werden können.

Die CCS-Technik wird weltweit entwickelt. In China wurde bereits das erste CCS-Kraftwerk ans Netz gebracht, wobei die Kosten für die Abtrennung erheblich reduziert werden konnten.

In Europa wird ebenfalls viel Geld in CCS investiert. Die EU hat jetzt eine Milliarde Euro an sechs Demonstrationsprojekten verteilt. Eines davon liegt in Deutschland bei Jämschwalde in Brandenburg. Drei von diesen Demonstrationsprojekten setzen auf die Offshore-Speicherung von CO₂ im britischen Teil der Nordsee, im niederländischen Teil der Nordsee und in der italienischen Adria.

Die britische Regierung unterstützt CCS mit einer Milliarde Pfund. Das erste große CCS-Kraftwerk in Europa wird wahrscheinlich in Schottland gebaut werden, unter Nutzung der bestehenden Infrastruktur aus dem Offshore-Bereich, d. h. einer Pipeline und von Plattformen, um dann das CO₂ in erschöpften Erdgaslagerstätten zu speichern. Das Projekt soll 2015 in Betrieb gehen.

Darüber hinaus haben wir vor Kurzem ein großes EU-Projekt in Deutschland an Land gezogen. Das ist das ECO₂-Projekt, das ich koordiniere. Es sind 27 Partner aus ganz Europa beteiligt und es sollen die Umweltrisiken der CO₂-Speicherung im Meeresboden bewertet werden. Wir werden prüfen, ob das bei Sleipner und im Schneewittchenfeld gespeicherte CO₂ dort sicher verwahrt ist oder ob es zu Leckagen kommen kann. Leckagen hätten Auswirkungen auf die marinen Ökosysteme.

Wir werden Leitlinien für die Überwachung und den sicheren Betrieb dieser Speicher entwickeln. Das Projekt hat gerade erst angefangen und wird uns die nächsten vier Jahre beschäftigen.

Wir werden erforschen, wie man CO₂ am Meeresboden nachweisen kann, d. h., die entsprechende Monitoring-Technik entwickeln. Wir werden auch erforschen, welchen Effekt CO₂ auf die marine Lebewelt hat. Dies werden wir auch vor Juist tun, denn dort gibt es eine natürliche CO₂-Quelle am Meeresboden.

Zurzeit läuft auf europäischer Ebene eine zweite Ausschreibungsrunde für Demonstrationskraftwerke mit Speicherung. Dabei wird die EU etwa drei Milliarden Euro in Form von Emissionsrechten verteilen. Die Entscheidungen fallen im Frühjahr nächsten Jahres!

In den USA gibt es ein mehrere Milliarden Dollar teures CCS-Programm. Japan, Australien, Kanada und China sind ebenfalls aktiv. Es ist sehr viel Bewegung auf diesem Markt, der große Zukunftschancen bietet.

Was passiert in Deutschland? Fast gar nichts! Es gibt aber schon einige sehr positive Dinge, die man nennen muss. An Land gibt es starke Forschungsaktivitäten. Das GFZ in Potsdam betreibt das Forschungsprojekt in Ketzin. Auch die BGR ist sehr stark in CCS-Forschung an Land engagiert. D. h., wir haben eine starke Know-how-Entwicklung in den Geowissenschaften, aber bisher vollständig auf die CO₂-Speicherung an Land begrenzt.

Mit dem ECO₂-Projekt haben wir erstmals die Chance, das Know-how für die Offshore-Speicherung aufzubauen. Ansonsten ist das ganze politisch hoch umstritten.

In Jämschwalde wird hoffentlich das Demonstrationskraftwerk mit Speicherung gebaut werden können. Leider sprechen sich die norddeutschen Bundesländer, die über die besten Speicherformationen verfügen, also Niedersachsen, Schleswig Holstein, bisher gegen die Speicherung aus – zumindest die Speicherung an Land.

Ich bin sehr froh, dass Staatssekretär Otto deutlich in klaren Worten gesagt hat, dass die Bundesregierung zu einer anderen Einschätzung kommen wird und eine klare Aussage machen wird, dass CCS erforderlich ist.

Weil alle Welt über die Risiken von CCS spricht, will ich etwas über die Chancen von CCS sagen. Es kann uns tatsächlich dabei helfen, das Klima- und Energieproblem zu lösen. Es kann dazu führen, dass Arbeitsplätze und Wertschöpfung in Deutschland geschaffen werden, z. B. beim Bau, Betrieb und Transport von Speicherinfrastrukturen oder der Erkundung und Überwachung der Speicher.

Die Frage ist, „was müssen wir tun, um diesen Zukunftsmarkt zu erschließen?“ Die Empfehlung ist, dass die Bundesregierung geeignete rechtliche, politische und finanzielle Rahmenbedingungen schafft, damit die potenziellen CO₂-Speicher in der Nord- und Ostsee überhaupt erforscht und erkundet werden können.

Einiges wird in den CCS-Katastern der BGR erscheinen. Aber der Forschungsbedarf ist groß. Wir müssen die Umweltrisiken der CO₂-Speicherung im Meeresboden erforschen. Wir müssen intelligente Meerestechnik für das Überwachen und für die Erkundung dieser Speicher entwickeln und müssen uns auch über den Transport im Offshore-Bereich Gedanken machen. Schließlich müssen wir ein großes Demonstrationsprojekt im deutschen Sektor der Nord- oder Ostsee durchführen, um auf dieser Zukunftstechnologiefahrt nicht den Anschluss zu verlieren.

Ich möchte mich bei Ihnen für ihre Aufmerksamkeit bedanken!

Prof. Dr. Klaus Wallmann

> Aktuelle Marktchancen in der Meerestechnik <

Dr. Walter L. Kühnlein

Geschäftsführer der SEA2ICE Ltd. & Co. KG;
Vorsitzender des Vorstands der Gesellschaft
für Maritime Technik e. V. (GMT)

Dr. Herbert Aly

Mitglied des Vorstands der ThyssenKrupp
Marine Systems AG (TKMS); Vorsitzender der
Geschäftsführung der Blohm + Voss Shipyards
GmbH und der Blohm + Voss Repair GmbH;
Stellvertretender Vorsitzender des Verbands für
Schiffbau und Meerestechnik e. V. (VSM)

[Charts zum Vortrag unter www.bmwi.de/go/siebte-nationale-maritime-konferenz]

*Dr. Kühnlein beginnt den gemeinsamen
Redebeitrag – Anm. d. Red.*

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich freue mich, dass wir bei dieser Nationalen Maritimen Konferenz zwei Workshops zur Meerestechnik haben. Zeitgleich findet nebenan der Workshop zur Offshore-Windenergie statt. Ich bin auch Herrn Parlamentarischem Staatssekretär Otto dafür dankbar, dass er die Bedeutung von Offshore-Öl und -Gas auch in Deutschland herausgestellt hat. Weltweit ist Offshore-Öl und -Gas ca. 30 Mal größer als Offshore-Wind. Douglas Westwood hat festgestellt, dass alle weltweit offshore installierten Windkraftanlagen zur Zeit genauso viel an Leistung erbringen, wie China onshore jährlich installiert.

Dr. Aly von Global Force und ich möchten Ihnen einen Überblick über die Marktchancen bei Offshore-Öl und -Gas geben und ein paar Beispiele zeigen. Wir werden dazu noch zwei kurze Statements von den Unternehmen Bornemann und Atlas hören, beides Unternehmen, die Weltmarktführer und Weltspitze sind.

Herr Otto sagte bereits, dass unser Weltmarktanteil nur rund 4% beträgt. Es ist aber in jedem Fall ein Anstieg möglich, den wir unbedingt verwirklichen sollten.

Der Bedarf Chinas an Energie wird weiter rasant steigen. Allein China wird dafür sorgen, dass sich doppelt so viele Konsumenten oder Nachfrager das Öl- und Gasangebot teilen müssen. Seit ca. 5 Jahren, ist die Produktion bei Öl und Gas nicht mehr gestiegen.

In 10 Jahren oder 15 Jahren werden wir ein Defizit in dieser Größenordnung haben. D. h., wir müssen ganz große Anstrengungen unternehmen, um ausreichend Öl und Gas zu fördern, denn ich denke, wir können in den nächsten Jahren nicht auf Öl und Gas verzichten.

Eine der Firmen, die im Ausland sehr wohl als ein großer Handlingtool-Hersteller bekannt ist, in Deutschland aber eigentlich nur als Werft bekannt ist, ist Blohm+Voss Oil Tool Division, die zu Blohm+Voss Repair gehört.

Ich möchte jetzt das Wort an Herrn Dr. Aly übergeben.

[Dr. Aly setzt den Redebeitrag fort – Anm. d. Red.]

Vielen Dank Herr Kühnlein, sie werden sich sicherlich fragen, was ein Vertreter einer Werft hier auf dem Podium zu suchen hat, wo es hier um einen Themenkomplex geht, in dem es nun ausdrücklich um nicht schiffbauliche Aspekte gehen soll.

Ich könnte es mir leicht machen und sagen, die Legitimation einer Werft hier teilzunehmen ist, dass ThyssenKrupp Marine Systems auch U-Boote baut. Dies wäre aber heute nicht zielführend. Warum eine Werft? Ganz einfach: Meerestechnik wird nicht ohne Schiffe stattfinden können, diese müssen gebaut und später auch betrieben werden – hierauf wird sich später ein kurzer Teil meines Statements beziehen.

Im ersten Teil meines Statements befasse ich mich mit dem Thema Oil-Tools, das sich insofern von dem heutigen Konferenzthema abhebt, als wir hier nicht über zukünftige Marktentwicklungen sprechen. Denn wir stehen seit 30 Jahren in diesem Geschäft. Ich möchte einen Akzent setzen, der sicherlich hier bei der Meerestechnik ein besonders gravierender sein wird. Der Nationale Masterplan, den Sie, Herr Otto, vorgestellt haben, ist sicherlich nicht nur ein hochwillkommenes, sondern auch ein richtiges Instrument. Sie setzen vorrangig bei der Förderung, Forschung und Entwicklung an. Mit unseren Erfahrungen in vergleichbaren Marktsegmenten, über die ich ihnen gleich berichten werde, komme ich zu folgender Schlussfolgerung. Irgendwann muss das Stadium der Forschung und Entwicklung verlassen werden und man muss sich mit seinen Produkten im Markt behaupten. In der Meerestechnik ist der Markt in Deutschland sehr stark fragmentiert. Es gibt viele kleine Unternehmen, aber es fehlt der große deutsche Global Player. Es stellt sich also die Frage, was Unternehmen tun können, um ihre Produkte, die sie mit staatlicher Förderung sowie mit viel Engagement und Vision entwickeln, auch im Markt unter Wettbewerbsbedingungen einzuführen und durchzusetzen.

Meine Botschaft ist: Bitte nutzen Sie alle Flexibilität, mit der Sie den Nationalen Masterplan für die Meerestechnik bzw. maritimen Technologien entwickeln wollen. Über die Förderung von Forschung und Entwicklung hinaus kommt es darauf an, die Entwicklung der Unternehmensstrukturen durch Absicherung der Unternehmensfinanzierung zu fördern, denn ein großer globaler deutscher Player, der dieses übernehmen könnte, fehlt.

Sehr geehrter Herr Otto, Wirtschaftsminister Philipp Rösler und Sie sind nächstes Jahr auf der OTC in Houston herzlich willkommen. Wir unterstützen Sie gerne bei der Vorbereitung des Besuches dieser Messe, auf der man den Puls des Marktes erfahren kann. Dort stellen viele kleine Unternehmen aus, die sehr dankbar über eine derartige politische Flankierung wären.

Über welche Produkte rede ich. Blohm+Voss Repair ist bei den meisten als Werft bekannt. Wenige außer den Marktteilnehmern im Bereich Offshore-Öl und -Gas kennen aber unseren Bereich Oil-Tools. Zu diesem so genannten „pipe handling equipment“ gehören z. B. Elevatorlinks zum Bewegen von Rohren auf den Bohrplattformen, Elevatoren, mit denen die einzelnen Rohre für den Verbindungsprozess positioniert werden oder so genannte floor hand pipe spinners zum automatisierten Verschrauben dieser Rohre, um nur einige zu nennen.

Das Anspruchsvolle daran ist, dass diese Geräte eben nicht nur bei Schönwetterkonditionen, sondern in zunehmend größeren Wassertiefen und bei extremen klimatischen Bedingungen zum Einsatz kommen. Lasten von rund 1000 Tonnen sind hierbei zu bewegen. Wir sind das erste Unternehmen weltweit am Markt, das für derartig großen Lasten Lösungen bereitstellen kann. Noch vor 5 Jahren waren 500 Tonnen das Ende der Möglichkeiten. Heute arbeiten wir bereits an der nächsten Generationen, die 1.250 Tonnen beherrschen wird.

Wie kommt ein Unternehmen dazu, sich in ein so schwieriges Marktsegment zu begeben? Sicherlich war am Anfang auch hier Forschung und Entwicklung. Der Markteinstieg erfolgte vor weit über 30 Jahren.

Angetrieben hat uns der Bedarf oder die Bedarfsdeckungslücke, die sich aus Angebot und Nachfrage in der Energieversorgung weltweit ergibt. Professor Kühnlein hat dies zuvor anschaulich dargestellt.

Jede Prognose, so wie hier am Beispiel des Langfristbedarfes flüssiger fossiler Brennstoffe dargestellt, führt dabei grundsätzlich zur gleichen Aussage. Selbst wenn wir alle heute bekannten Energieträger, z. B. Kohle, hinzunehmen, werden wir aus heutiger Sicht in 15–20 Jahren eine Bedarfslücke haben, deren Größenordnung in etwa bei der Produktion fossiler Energieträger im Jahre 2.000 liegt.

In der letzten Dekade hat sich der Umsatz unseres Unternehmens in diesem Marktsegment denn auch versiebenfacht. Die Weltwirtschaftskrise und das Moratorium nach der Katastrophe im Golf von Mexiko führten zu vorübergehenden Rückgängen, aber in diesem Jahr gibt es bereits wieder einen Anstieg, der sich in Zukunft fortsetzen wird.

Ähnliches darf man sicherlich entsprechend auch für andere Bereiche der Meerestechnologie erwarten. Die Frage ist daher, welche Herausforderungen muss man bewältigen, um in diesem Markt erfolgreich zu sein.

Ich möchte mit Ihnen unsere Erfahrungen teilen. Durch den bedauerlichen Unfall im Golf von Mexiko wurde deutlich und verständlich, dass zunehmend Bohrequipment mit höheren Standards nachgefragt wird. Die Verlagerung der Exploration in größere Tiefen und unwirtschaftlichere Regionen wird zum einen dazu führen, dass sich neue Qualitätsmaßstäbe entwickeln. Darauf ist mit Entwicklungsaufwand und entsprechenden Kosten zu reagieren.

Um wachsen zu können, müssen wir vor Ort sein, dort wo das Geschäft stattfindet. Dies ist der Golf von Mexiko, Brasilien, Asien im Großraum Singapur oder Vietnam. Netzwerke im Herstellerland bieten dafür keinen Ersatz. Weiterhin mangelt es uns an qualifizierten Servicekräften, denn es reicht nicht, die Anlagen nur zu verkaufen. Da die Produktion 24 Stunden am Tag läuft, müssen Servicekräfte ständig erreichbar sein.

Weitere Marktbarrieren sind Protektionismus, wie es in Brasilien der Fall ist. Entweder müssen 120 % Importzoll bezahlt werden oder Sie haben 60 % local content nachzuweisen. Letzteres mag so lange funktionieren, wie sie einen USP haben, der sozusagen Ihren Kunden gar nicht an ihnen vorbeikommen lässt. Andernfalls ist das eine echte Barriere für einen Markteinstieg.

Was ist die Herausforderung bzw. die Handlungsempfehlung aus der Brille eines Kunden betrachtet. Die Kunden erwarten vor allem Qualität, Qualität, Qualität. Daher sind Investitionen in Forschung und Entwicklung wichtig. Ich bin daher dankbar über jeden Beitrag, den wir vom Staat bekommen, um Produkte weiterzuentwickeln.

Aber beim Aufbau einer Marke sind Referenzen entscheidend, um im Markt bestehen können.

Und es muss ein hoher Aufwand betrieben werden, um Qualitätsnachweise zu erbringen oder die Fähigkeit zur Einhaltung von Standards zu beweisen, um als Werft oder Produzent von einem Kunden zugelassen zu werden. Dies kann zwei bis drei Jahre erheblichen Aufwand bedeuten.

Man muss vom Kunden als solider Vertragspartner im Markt wahrgenommen werden. Es wird erwartet, dass die hohen Geschäftsrisiken in diesem Markt, die immer ein Vielfaches des Wertes des angebotenen Produktes übersteigen, auch durch den Lieferanten abgedeckt werden können. Wir als Blohm+Voss hatten den Vorteil – damals noch unter Thyssen und heute unter Thyssen Krupp – sozusagen im Windschatten der akzeptierten Wirtschaftskraft eines großen Unternehmens diese Produkte entwickeln und auf den Markt bringen zu können und sich bis heute derart bis zur Nummer zwei des Weltmarktes in diesem Produktsegment zu entwickeln. Unser Anteil am Markt liegt dabei bei 15 % oder 20 %.

Die Nummer eins mit 70 % Marktanteil – das ist die eigentliche wichtige Aussage – ist ein amerikanisches Konglomerat aus ca. 60 Unternehmen. Mit Blick auf die Kleinteiligkeit der deutschen Unternehmen sollte sich daher ebenfalls ein großer Spieler herausbilden.

Dies sollte in die Ausrichtung von Förderprogrammen einbezogen werden.

Zum Abschluss: Werften sind nicht nur Unternehmen, die Schiffe bauen, sondern auch umbauen. Das geht manchmal schneller, als ein Schiff neu zu bauen. Die Offshore-Industrie hat hier die Idee geboren, die Werft ins Feld bringen, denn dies ist billiger, als die Inseln ein paar hundert Tage außer Betrieb zu nehmen und zur Werft zu bringen. Sie sehen auf dieser Folie ein rostiges Stück Eisen, das ursprünglich ein Ro-Pax-Schiff und anschließend ein Kabelleger hätte werden sollen. Zwei Werften sind darüber in Konkurs gegangen, bevor das Schiff im Jahre 2007 nach Hamburg kam und es bei B+V dann über die Jahre 2007 bis 2009 zu einem ASV, einem so genannten Accomodation-Support-Vessel, umgebaut wurde.

Auch hierbei zeigte es sich, dass nicht die Fähigkeit zu Forschung und Entwicklung ausschlaggebend für den Kunden war, diesen Auftrag bei uns zu platzieren. Das wurde schlichtweg vorausgesetzt und war an einer langen Referenz, die das Vermögen des ausführenden Unternehmens zum Abwickeln komplexer, kapitalintensiver und terminkritischer beweist, belegbar. Das ausführende Unternehmen ist als wesentlicher, die eigentliche Investition umsetzender Partner ein fester Bestandteil des Businessplans unserer Kunden und muß sich insofern als solider und finanzstarker Partner mit entsprechendem Bürgschaftsvermögen darstellen können, der auch schon einmal schwierige Phasen überstehen kann. Ansonsten werden derartige, vielfach auf Off-Balance-Projektfinanzierung basierende Vorhaben mit hohen Fremdkapitalanteilen kaum einen Weg in die Realisierung finden. Insofern finde ich es extrem bedauerlich, Herr Otto, dass die Bundesregierung mit ihrem angekündigten 5-Mrd.-Euro-Programm zwar an der richtigen Stelle ansetzt, nämlich der Finanzierung des Betriebes solcher Projekte zum Kompensieren der gegebenen Marktunwägbarkeiten, dass aber ausdrücklich der Bereich der Werftindustrie hier ausgeklammert ist. Dass purer Patriotismus deutsche Betreiber in ja bereits auf der Stromabnahmeseite subventionierten Projekten auch zur Bestellung entsprechender Schiffe in Deutschland anhält, darf heftig bezweifelt werden,

wie namhafte Beispiele schon belegen. Hier wird eine Chance vertan, dass, über mit Steuermitteln ermöglichte Projekte, gleichzeitig auch Arbeitsplatzchancen in der Werftindustrie sinnvoll verknüpft werden können.

[Dr. Kühnlein fasst zusammen und schließt den gemeinsamen Redebeitrag ab – Anm.d. Red.]

Vielen Dank, Herr Dr. Aly für den sehr guten Überblick über das Potenzial und die Herausforderungen des Marktes.

Ich möchte noch einmal kurz zusammenfassen: wir reden zurzeit über 360 Milliarden Dollar per Jahr, d. h. jeden Tag wird im Offshore-Bereich ca. eine Milliarde Dollar investiert.

Exploration, Produktion und Transport in extremen Umgebungen stellen eine außerordentliche Herausforderung an die Technik dar. Was Herr Dr. Aly auch schon sagte ist, dass „Made in Germany“, unsere Zuverlässigkeit, unsere Termintreue für Deutschland gute Voraussetzungen sind, Chancen hat auf den Weltmärkten zu nutzen.

Dr. Ehrenberg von Atlas Elektronik ging auf das Thema ein, dass Forschung und Entwicklung von autonomen und semiautonomen intelligenten Systemen Voraussetzung für erfolgreiche Offshore-Tätigkeiten in der Tiefsee ist.

Und man braucht solche Fahrzeuge im Bereich der Sicherheit, also wenn etwas überwacht werden muss.

Der Nationale Masterplan wird nicht in der Schublade verschwinden. Er wird ein „living document“ und eine Roadmap sein, an der wir uns entlanghangeln. Und wenn das nächste Forschungsrahmenprogramm ansteht, können wir bereits auf Teile des dann fortentwickelten Masterplans zurückgreifen.

Vielen Dank!

Dr. Walter L. Kühnlein
Dr. Herbert Aly

Workshop V – Offshore-Windenergie

> Offshore-Windenergie – ein zentraler Baustein des Energiekonzepts <

Dr. Torsten Bischoff

Referatsleiter im Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Welt ist seit Fukushima nicht mehr die Gleiche. Die erneuerbaren Energien erfahren seitdem in der öffentlichen Wahrnehmung einen enormen Auftrieb. Dabei muss gleichermaßen festgehalten werden, dass sich die Bundesregierung nicht erst seit dieser Katastrophe um den beschleunigten Ausbau der erneuerbaren Energien kümmert. Sicherlich, das haben nicht alle ernsthaft zur Kenntnis genommen. Schon vor Fukushima wurden Maßnahmen z. B. im Rahmen des Energiekonzepts im Herbst 2010 beschlossen, die den Ausbau der erneuerbaren Energien angehen. So wurden in dem Zusammenhang bereits zahlreiche Maßnahmen verabschiedet, die dazu beitragen werden, dass die zentralen Hemmnisse beim Ausbau der Offshore-Windenergie nun zügig überwunden werden können.

Die Welt hat sich seit dem Unglück in Japan aber auch insofern verändert, als dieses Thema wesentlich ernster und wesentlich wichtiger genommen wird. Ich glaube, dass dieser Workshop hier heute so gut besucht ist, hat auch damit zu tun, dass das Thema Offshore-Windenergie sehr stark in den öffentlichen und politischen Fokus gerückt ist.

Die Bundesregierung nimmt mit der beschleunigten Umsetzung des Energiekonzepts den Ausbau der erneuerbaren Energie insgesamt verstärkt in den Blick. Die Offshore-Windenergie soll dabei zusammen mit der Onshore-Windenergie in der deutschen Stromversorgung eine ganz zentrale Rolle spielen. Damit dies auch Wirklichkeit wird, will die Bundesregierung am 6. Juni 2011 einen Kabinettsbeschluss treffen, der mehrere Gesetze umfasst. U. a. soll die Novelle des Erneuerbare-Energien-Gesetzes, die Novelle des Energiewirtschaftsgesetzes, das Netzausbaubeschleunigungsgesetz und die Novelle des Baugesetzbuches auf den Weg gebracht werden.

Offshore ist ein zentrales Thema für den Ausbau der erneuerbaren Energien, Offshore hat sich aber nicht so schnell entwickelt, wie wir uns das vorgestellt haben. Wir haben deshalb intensive Ursachenforschung betrieben. Eine Reihe von Ursachen für die verzögerte Entwicklung ist mittlerweile bekannt.

Eine der zentralen Erkenntnisse ist, dass beim Bau von Offshore-Windparks enorm viel Kapital verfügbar sein muss. Außerdem ist das Risiko dermaßen hoch, dass sich nur wenige Banken und dann mit jeweils relativ geringen Beträgen an der Finanzierung von Offshore-Windparks beteiligen. Vor dem Hintergrund sind wir seit über einem Jahr dabei, Instrumente zu entwickeln, um die Risiken, die mit dieser sehr neuen und anspruchsvollen Technologie verbunden sind, in den Griff zu bekommen. In erster Linie haben wir uns auf die Ausarbeitung des von Herrn Kuhbier bereits erwähnten KfW-Programms Offshore-Windenergie konzentriert. Es ist auf einem sehr guten Weg und wird in wenigen Tagen veröffentlicht.

In dem Zusammenhang hat es das eine oder andere Missverständnis gegeben, das ich gern an dieser Stelle klären möchte. Ohne Zweifel brauchen Schiffbau oder Hafenwirtschaft auch unterstützende Maßnahmen. Tatsache ist aber, dass das so genannte KfW-Offshore-Kreditprogramm mit einem Gesamtvolumen von 5 Milliarden Euro ausschließlich der Finanzierung der Errichtung von Offshore-Windparks dient. Das Programm sieht keine Unterstützung für den Schiffbau vor. Dieses Thema wäre wichtig und es ist sinnvoll. Nicht umsonst hat es die Bundesregierung in ihrem Energiekonzept vom 28. September 2010 entsprechend adressiert. Wir müssten es nur endlich mit Leben füllen. Ich erwarte mir, dass in diesem Workshop, aber vor allem auch in anderen Workshops Anregungen formuliert werden, wie die weiteren unterstützenden Maßnahmen im Bereich der gesamten Wertschöpfungskette bei der Offshore-Windenergie aussehen könnten.

Um die vorhandenen Risiken weiter abzufedern und die Finanzierungsbedingungen zu verbessern, haben wir neben dem KfW-Programm weitere Maßnahmen umgesetzt bzw. bereiten deren Umsetzung gerade vor. Sie kennen den Entwurf zur Novellierung des EEG. Hier ist die Realisierung des Stauchungsmodells vorgesehen. Dazu haben uns viele Stellungnahmen von Verbänden, von der Industrie und anderen erreicht, mit denen wir uns derzeit intensiv auseinandersetzen. Es bleibt abzuwarten, welche Hinweise der Verbände der Gesetzgeber im Rahmen

des weiteren Gesetzgebungsverfahrens noch aufgreifen kann und wird.

Ein weiteres zentrales Thema, um das wir uns gekümmert haben und das wir weiterhin im Blick haben, ist die Entwicklung von geeigneten Offshore-Netzinfrastrukturen. Sie müssen rechtzeitig bereitstehen und sie müssen sich an einem auch längerfristig ausgerichteten Bedarf orientieren. So haben wir uns sehr intensiv um das Thema Netze gekümmert, damit rechtzeitig ausreichende Netzkapazitäten vorliegen, um den Strom von Offshore-Windparks vollständig, sicher und volkswirtschaftlich sinnvoll in die Verbrauchszentren leiten zu können. Deshalb werden wir mit der Novellierung des EnWG die Clusteranbindung von Offshore-Windparks ermöglichen. Auch werden wir einen Masterplan Offshore-Netze erarbeiten, der Grundlage für eine geordnete Entwicklung der Netzanbindung von Offshore-Windparks sein wird.

Das Sofortprogramm zum Energiekonzept der Bundesregierung vom 28. September 2010 sieht zudem eine Änderung der Seeanlagenverordnung vor. Diese soll mit dem Ziel angepasst werden, Vorratshaltungen von Genehmigungen für Offshore-Projekte zu vermeiden und Genehmigungen zu bündeln. Denn es sind zwar schon relativ viele Parks genehmigt, es sind aber noch nicht allzu viele Parks gebaut. Sehr viele Anträge zum Bau von Offshore-Windparks werden derzeit von den Genehmigungsbehörden bearbeitet. Die verfügbaren Räume in der Nordsee und in der Ostsee werden immer kleiner werden. Damit müssen wir nicht nur den Raum für die Windparks selbst besser steuern. Die Parks müssen ja auch ans Netz angeschlossen werden. Wir brauchen also Korridore für die entsprechenden Leitungen. Diese Korridore müssen mit den anderen Planungen, die es in Nord- und Ostsee gibt, den anderen Netzplanungen sowie den Handelskabeln teilweise verbunden, zumindest aber raumordnerisch koordiniert werden. Die Netzinfrastruktur Offshore muss also stimmen, Onshore sowieso.

Ein weiteres Thema, das immer wieder für sehr kontroverse Diskussionen sorgt, ist das Thema Naturschutz. Der Schutz der Natur ist wie das Ziel zum

Ausbau der erneuerbaren Energien ein zentrales Arbeitsfeld des Bundesumweltministeriums. Es entsteht ein Spannungsfeld, das sich weder vollständig zulasten des Naturschutzes, noch vollständig zulasten der erneuerbaren Energien auflösen lässt. D. h., wir – und damit meine ich eigentlich vor allem die Unternehmen – müssen Wege finden, damit die gesetzlichen Vorgaben des Naturschutzes eingehalten werden. Die Naturschutzbelange können und dürfen also auf Dauer nicht hintanstehen. Wir konnten in den bisherigen Verfahren immer auf große Kompromissbereitschaft vonseiten des Naturschutzes bauen, das kann aber kein Dauerzustand bleiben. Der Schweinswalschutz ist wichtig und der Schutz der Seetaucher nicht minder. Fakt ist, dass wir Techniken brauchen, um z. B. bestimmte Schallschutzwerte einzuhalten. Ansonsten werden wir nur noch eine begrenzte Zahl von Windmühlen auf See installieren können. Perspektivisch müssen die Grenzwerte also eingehalten werden. Daran führt kein Weg vorbei. Das ist ein ernstgemeinter und sehr dringender Appell, vor allem an die Industrie.

Sie kennen das Ziel der Bundesregierung zum Ausbau der Offshore-Windenergie: Bis 2020 10.000 MW und bis 2030 25.000 MW. Um das hinzubekommen, brauchen wir innovative Technologien und größere, leistungsfähige und zuverlässige Anlagen. So möchte ich einen weiteren Appell an die Industrie loswerden: Nicht stehen bleiben! Wir brauchen nicht nur beim Schallschutz neue Techniken, wir brauchen z. B. neue Gründungsstrukturen, wir brauchen größere Mühlen. Da ist viel Forschung und Entwicklungsarbeit notwendig. Dafür brauchen wir die Initiative der Industrie. Wir begrüßen es im Bundesumweltministerium daher sehr, dass die Industrie auf uns zugegangen ist und erste wegweisende Forschungs- und Entwicklungsvorhaben vorgestellt hat. In einer Vielzahl von Forschungsvorhaben soll dann eine Art virtuelles Testfeld auf dem Meer entstehen, in dem innovative Technologien an verschiedenen Standorten unter verschiedenen Bedingungen getestet werden. Es sollte eine umfassende Vernetzung der Forschungsvorhaben angestrebt werden und die Ergebnisse sollten transparent der interessierten Industrie und Forschungsgemeinschaft zur Verfügung gestellt werden.

Ich sehe derzeit u. a. Forschungsbedarf bei Gründungsstrukturen und beim Natur- und Artenschutz. So sollte es möglich sein, in dem Zusammenhang Techniken zur Einhaltung von Naturschutzvorgaben auszuprobieren. Das Bundesumweltministerium sieht diese Entwicklung sehr positiv. Wir werden die Industrie weiter darin unterstützen, diesen Weg fortzusetzen. Ob es und in welcher Art und Weise es auch eine Förderung durch das Bundesumweltministerium geben kann, ist vor allem von der Qualität der Anträge abhängig.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, vom Offshore-Workshop der Nationalen Maritimen Konferenz sind seit jeher wichtige Impulse für die weitere Entwicklung der Offshore-Windenergie ausgegangen. Das Interesse und die Erwartungen sind auch dieses Mal wieder hoch. Ich wünsche mir deshalb, dass wir heute die zentralen Themen, die uns unter den Nägeln brennen, ansprechen und diskutieren. Ich wünsche mir auch, dass wir in der Diskussion nicht nur lamentieren, sondern dass wir mit konkreten Hausaufgaben nach Hause gehen und dass sich ein jeder an der Erledigung der Aufgaben in geeigneter Weise beteiligt. Ich wünsche uns heute also viel Erfolg und gutes Gelingen!

Vielen Dank!

Dr. Torsten Bischoff

> Ausgewählte Herausforderungen bei der Realisierung von Offshore-Windparks aus administrativer Sicht <

Christian Dahlke

Referatsleiter im Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)

[Charts zum Vortrag unter www.bmwi.de/go/siebte-nationale-maritime-konferenz]

Guten Tag meine Damen und Herren,
liebe Offshore-Familie,

ich darf jetzt schon zum dritten Mal bei einer maritimen Konferenz zu den Entwicklungen der Genehmigungsverfahren in der ausschließlichen Wirtschaftszone sprechen. Wir haben bereits in Bremen – auf der Vierten Nationalen Maritimen Konferenz 2005 – darüber diskutiert und dabei festgehalten, dass ein Testfeld für Offshore-Windenergie benötigt wird, damit es endlich los gehen kann. Auf meinem ersten Chart habe ich dargestellt, was seitdem passiert ist. Installiert sind die zwölf Windenergieanlagen von alpha ventus und die achtzehn Windenergieanlagen der Firma Bard. Tatsächlich können wir damit noch nicht wirklich viel Energie aus dem Meer holen.

Wo wir stehen, das will ich gerne darstellen. Ich möchte in dem Zusammenhang noch mal auf die Herausforderungen bei Bau und Betrieb von Offshore-Windenergieanlagen hinweisen. Dies veranschaulicht das schöne Bild von der Welle an der Fino I-Plattform auf meiner nächsten Folie. Die Plattform ist 15 Meter hoch und die Welle geht darüber hinweg. Diese Umstände eines schwierigen Umfeldes für die Errichtung von Bauten ist sicherlich einer der Gründe, warum die Offshore-Entwicklung nicht so schnell vorangegangen ist und auch nicht so schnell vorangehen kann, wie man sich das vielleicht mal gedacht hat. Es ist immer noch so, dass wir weiter darüber nachdenken müssen, mit welchen technischen und logistischen Konzepten wir den Herausforderungen in diesem sehr speziellen Raum begegnen können. Die Firma Bard kann ein Lied von den sehr kleinen Wetterfenstern und den vielfältigen Restriktionen singen, die dort draußen das Arbeiten bestimmen.

Wie sieht nun der Stand der Genehmigungen aus? Der ist seit dem 1. März 2010 (Inkrafttreten BnatSchG neu) unverändert. Seitdem haben wir keine weiteren Zulassungen mehr erteilt. Wir haben weiterhin 26 genehmigte Windparks. Damit können 1851 Einzelanlagen errichtet werden. Ich finde, das ist ganz gut und eine Vorlage für die Industrie.

Mittlerweile sagt man, dass jetzt weitere Genehmigungen erteilt werden müssen. Wir sind dran, werden aber zurzeit gehindert, da durch das neue Bundesnaturschutzgesetz auch das Bundesamt für Naturschutz (BfN) eine Zuständigkeit erhalten hat – sie ist nun die für Arten- und Biotopschutz zuständige Behörde. Vom BfN sind in der Zwischenzeit jedoch keine Entscheidungen zum Arten- und Biotopschutz gekommen. Da wir bei unseren Entscheidungen auf die Klärung dieser vorgelagerten Frage angewiesen sind, konnten keine weiteren Genehmigungen erteilt werden. Daher unterstützen wir die Idee einer Planfeststellung, bei der alle für ein Vorhaben erforderlichen Verwaltungsentscheidungen wieder konzentriert werden können.

Nun haben wir vorhin auf der Karte gesehen, dass bislang kaum gebaut wurde. Das könnte pessimistisch stimmen. Wir bearbeiten aber auch den Vollzug der Genehmigungen. Auf der Karte habe ich dargestellt, was in den nächsten Jahren für den Vollzug der Genehmigungen angekündigt worden ist. Nicht nur bei uns, sondern auch bei der Bundesnetzagentur wegen des Netzanschlusses. Wir gehen also davon aus, dass eine Reihe sehr seriöser Planungen vorliegen. So ist aus unserer Sicht davon auszugehen, dass in den Jahren 2011, 2012, 2013 etwa zehn Projekte in der Nordsee umgesetzt werden. Das entspräche einem Zubau von allein etwa 4.000 Megawatt. Das gäbe einen erheblichen Entwicklungsschub.

Nun zur Ostsee, wo von EnBW der Windpark Baltic I mit 21 Windenergieanlagen gerade fertiggestellt worden ist und ganz fleißig an der Realisierung von Baltic II gearbeitet wird. Bei den Planungen zur Umsetzung von Baltic II musste EnBW dann frühzeitig feststellen, dass die Umsetzung eines Vorhabens in einem Vorranggebiet, das nicht flächendeckend beprobt worden ist, mit sehr großen Herausforderungen aus technisch-naturwissenschaftlicher Sicht verbunden ist. Es ist z. B. äußerst anspruchsvoll, auf Baugründen mit Mergel und Kreide Fundamente installieren zu müssen.

Nun zu einem Problem, das Herr Dr. Bischoff vom Bundesumweltministerium schon angesprochen

hat. Sie hören jetzt eine Aufnahme vom Rammschall und einen kleinen Nachschall. Das lautere Geräusch ist Rammschall aus 18 Kilometern Entfernung bei alpha ventus und das etwas leisere aus 42 Kilometern Entfernung bei Borwin alpha. Bei parallel stattfindenden Arbeiten aufgenommen. Die Lärmemissionen sind für die Meeresumwelt und die dortigen Meeressäuger ein erhebliches Problem, und es ist schlicht und ergreifend zu laut. Wir sagen den Unternehmen sehr deutlich, dass wir diese Werte nur noch eine kurze Zeit tolerieren können. Wir halten andererseits nichts davon, Ausschlusszeiten für Rammarbeiten von etwa einem halben Jahr zu propagieren. Dann würden die Parks, die es jetzt ernst meinen mit der Umsetzung, wahrscheinlich gar nicht gebaut werden. Weiter sagen wir, dass wir das aufgrund der rechtlichen Vorgaben nur für eine Übergangszeit akzeptieren können, solange es für die Minderung des Schalls noch keinen Stand der Technik gibt.

Sie sehen rechts auf dem Bild den kleinen Blasen Schleier, der bei alpha ventus ausprobiert worden ist. Hier sind die Blasen allerdings wegen der Strömung verdriftet. Dies stellten ermutigende Versuche dar, den Schall zu mindern, den gewünschten Erfolg haben sie allerdings noch nicht erbracht.

Deshalb muss geforscht werden. Ich denke, die Industrie hat sich auch schon mit viel Geld auf den Weg gemacht.

Hier sehen Sie ein Bild, in dem die Raumordnung hinterlegt ist. Mit dem Raumordnungsplan, den wir aufgestellt haben, können wir sehr zufrieden sein. Er hat die Vorranggebiete für die Schifffahrtsrouten als Ausschlussgebiete für Hochbauten etabliert. Alle Planer haben sich daran gehalten. Der Ordnungseffekt war positiv. Wir haben auch die „Gates“ für die räumlich konzentrierten Kabelabführungen eingeführt und damit eine Ordnungsfunktion erreicht. Wir haben aber nicht die Stromkabeltrassen in der AWZ durchplanen können.

Wir sind aber heute mit den Planungen für die so genannten Steckdosen für die angekündigten 10 Windparks, zu denen ich vorher Ausführungen ge-

macht habe, konfrontiert. In dem Zusammenhang wird zwischen den Unternehmen, die Windparks planen, und dem Übertragungsnetzbetreiber um Abstände von 200 bis 300 Metern gefeilscht. Hier gibt es leider noch keine endgültigen Vorgaben für diese Exportkabel, die belastbar und rechtssicher sind.

Dazu kommen weitere Kabelplanungen, die bei uns eingereicht worden sind. Das sind die Starkstrom-handelskabel. Sie laufen von Küste zu Küste, insbesondere von Norwegen nach Deutschland. Derzeit ist allerdings unklar, welche dieser Verfahren ernsthaft von norwegischer Seite weiter vorangetrieben werden und welche tatsächlich realisiert werden sollen. Dennoch müssen wir alle Anträge im Genehmigungsverfahren behandeln. Diese Interkonnektoren können dann nolens volens irgendwann aus räumlicher Sicht in Konkurrenz zu den Exportkabeln für die Offshore-Windparks stehen. Dann haben wir ein Trassenproblem. Es fehlt uns also ein systematischer Ansatz zur Ableitung des offshore erzeugten Stroms, insbesondere zu der Frage der räumlichen Koordinierung der entsprechenden Kabelverbindungen.

Die obere Karte zeigt eine weitere Herausforderung, die sich bei der Abführung des Stroms zum Küstenmeer ergibt. Im Küstenmeer sind die Länder zuständig. Mit Schleswig-Holstein haben wir nun mit der so genannten Büsum-Trasse eine gute Lösung gefunden. In Niedersachsen sehen die derzeitigen Planungen nur zwei Trassen vor. Ich sage „nur“, da es jetzt schon feststeht, dass für die Ziele der Bundesregierung aufgrund der geografischen Lage der geplanten Parks im niedersächsischen Bereich noch mehr Trassen und Kabelabführungen vonnöten sind, es sei denn, dass man im Rahmen der Nordsee-Netzinitiative versucht, den Strom in andere europäische Länder zu leiten. Aber dafür fehlen im Augenblick die kalkulatorischen und regulatorischen Voraussetzungen.

Das Bild darunter zeigt ein weiteres Problem. Auf dem Bild sehen Sie einen Rotorstern der Firma Bard, der wird hier vom Hafen in die AWZ zur Montage transportiert. Dieser muss also aus den Häfen als

Sondertransport mit sehr geringer Geschwindigkeit quer zu den Verkehrstrennungsgebieten befördert werden. Wir weisen immer darauf hin, dass das Thema Hafenlogistik mit ausreichenden Lagerflächen ein ganz großes Thema sein wird, aber man muss auch den weiteren Transport Richtung Offshore in eine bestimmte Logistikkette einbauen. Das ist nicht so banal, wie man sieht, vor allem wenn man die geringen Zeitfenster für die Installation auf See betrachtet.

Auf dem folgenden Bild sieht man das Schwerkraftfundament der Fa. Strabag. Das ist eine Testanlage, die für viel Geld an Land errichtet worden ist. Sie ist natürlich für den Offshore-Einsatz entwickelt. Das ist ein sehr interessanter Ansatz. Um das Ganze aber tatsächlich technisch wie auch ökologisch beurteilen zu können, müssen mit derartigen Anlagen auch Offshore-Erfahrungen gesammelt werden. Wir unterstützen daher sehr stark den Gedanken, mit einem Testfeld II das Thema Schwerkraftfundamente zu etablieren.

Ein weiteres Problem, das ich gerne ansprechen möchte, sind die geplanten Offshore-Plattformen, die auch von Hubschraubern angefliegen werden sollen. Wir haben bisher nur relativ wenige Helidecks auf See. Die Anzahl der Helidecks auf den Umspannplattformen wird zunehmen. Auf dem Bild sehen Sie, wie Personen in Abwindkörben abgeseilt werden sollen. Wir werden also einen immensen Zuwachs an Hubschrauberverkehren haben. Die damit einhergehenden Probleme scheinen mir noch nicht alle gelöst. Wir brauchen z. B. Standards und Prozeduren, um sicher und kosteneffektiv fliegen und landen zu können. Und des Weiteren muss man sich überlegen, wie und ob man einen solch belasteten Luftraum auch räumlich regulieren möchte.

Mit diesem schlaglichtartigen Aufriss einiger Aspekte eines sehr komplexen Themas möchte ich schließen.

Danke für die Aufmerksamkeit!

Christian Dahlke

> Offshore-Windenergie – Chancen und Herausforderungen für die deutsche Wirtschaft <

Frank Zimmermann

President Offshore REpower Systems AG

[Charts zum Vortrag unter www.bmwi.de/go/siebte-nationale-maritime-konferenz]

Meine Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit, einen kurzen Industrieimpuls für diese Konferenz geben zu dürfen. Ich habe Ihnen ein paar Zahlen mitgebracht. Die werde ich Ihnen kurz vorstellen. Ich glaube, dass Sie daraus selbst viele Schlüsse ziehen können und dass diese Übersicht ein guter Einstieg in die nachfolgend hoffentlich lebhaft Diskussions- und unser Lieblings-thema ist.

Wir befinden uns bei der Offshore-Windindustrie derzeit in einer entscheidenden Phase. In 20 Jahren haben wir etwas mehr als 4 Gigawatt installierte Leistung in das Wasser gestellt. In 20 Jahren wurde also Offshore genau so viel Leistung installiert, wie in China allein in nur vier Monaten an Land. Das stellt das ganze Thema Offshore in eine andere Relation. Dazu kommt, was Sie auf meinem Chart nicht sehen, mehr als 80 % aller installierten Offshore-Turbinen sind bisher „Made in Denmark“.

Aber es wird deutlich besser – wir verfünffachen die Schlagzahl und legen uns ordentlich ins Zeug. In den nächsten vier Jahren werden 12 Gigawatt Offshore ans Netz gebracht. Und wir haben es gerade gehört, 4 Gigawatt davon auch in Deutschland. Das ist insofern mehr als nur ein sehr gutes Signal, da bereits zwei Drittel der Leistung – also 8 Gigawatt – glaubwürdig finanziert sind. Es ist Geld da, die Pläne liegen vor, die Lieferkette ist intakt und wir kommen ordentlich voran – mindestens mit verzehnfachter Schlagzahl, wenn wir die 8 Gigawatt bereits sicher finanzierter Projekte zugrunde legen.

Das hat eine ganze Reihe von Auswirkungen. Z. B. wird oft gefragt: Was ist denn mit der Kostensenkung? Was ist denn mit der Degression? Wann setzt das denn ein? Ich denke, die Antwort erkennt man auch auf diesem Chart. Da gibt es dieses kleine Zauberwort „WIM“ – das steht für „Wettbewerb, Innovation, Massenfertigung“. Und das sind die drei Hebel, mit denen – egal in welcher Industrie – die Kosten in die richtige Richtung getrieben werden. Aber das Geschäft für 2012 bis 2015 ist gemacht und da bereits 8 Gigawatt installierte Leistung bis ins letzte Detail durchgeplant

sind und wir wissen, welche Maschinen hier ausgeliefert werden, ist der Wettbewerb für diese Phase gelaufen. Zum Einsatz kommen Maschinen mit Getrieben, wie wir sie alle kennen, aber bei Weitem noch keine „Massenprodukte“, wenn wir das z. B. mit dem chinesischen Onshore-Aktivitäten vergleichen.

Insofern werden wir jetzt auf eine signifikante Kostendegression bis zur nächsten Phase warten. Also auf die dritte Phase der Offshore-Entwicklung, die hoffentlich 2016 heftig einsetzen wird. Allerdings wird das gewisse Auswirkungen auf die deutsche mittelständische Industrie haben, die hier derzeit gerade entsteht. Denn auch die internationalen Wettbewerber werden nämlich ihre Hausaufgaben sehr gut machen. Wir werden es mit Firmen aus Amerika, aus Asien und nicht zuletzt aus China zu tun bekommen, wo sich der Offshore-Markt in diesen Tagen bereits entwickelt, und zwar schneller als das hier in Deutschland passiert ist. Die internationalen Unternehmen werden mit ihren Produkten und mit ihren Lösungen kommen, und zwar mit massiver Kraft. Das wird den Wettbewerb in Gang setzen, was wiederum gut für die Kostenentwicklung sein wird. Aber das bedeutet auch, dass wir in der deutschen Offshore-Industrie, die vor allem mittelständisch geprägt ist, jetzt dringend „in die Pötte kommen müssen“.

Ich werde auch öfters gefragt: Was können wir dem entgegenhalten? Ich verweise dazu auf den letzten Punkt in meinem Chart. Wir brauchen Fortschritte in Themen wie „Rechtssicherheit“ – davon haben wir heute schon gehört – und „schnelle Genehmigungen“. Das nächste ist Thema ist „sichere Finanzierungen“. Und das ist ein ganz großes Thema. So ein Offshore-Windpark kostet heute zwei Milliarden Euro. Das ist nichts, was man aus der Portokasse entnehmen kann. Da sind Konzepte gefordert, die es unseren Kunden ermöglichen, solche Investitionen zu tätigen. Beim Thema „Netzausbau“ haben wir gerade sehr eindrucksvoll gesehen, welche Herausforderungen es dabei gibt. Und keiner hat je gesagt, dass das einfach ist. Last, but not least „Hafenausbau“. Wir haben in Deutschland keine sehr langen Küstenlinien und sehr beschäftigte Häfen. Das ist auch gut so, denn wir sind Exportweltmeister und wir haben regen

Handelsverkehr. Aber in der Offshore-Industrie brauchen wir Platz, viel Platz. Wir brauchen stabile Ablageflächen, wir brauchen Kai-Kanten, wir brauchen den freien Schiffsverkehr.

Das sind die Sachthemen, die wir lösen müssen. Und ich glaube, hier ist jetzt auch der passende Zeitpunkt, um an dieser Stelle in die Diskussion einzusteigen. Denn ich könnte mir gut vorstellen, dass Sie sich genau mit diesen Sachthemen beschäftigen werden.

Vielen Dank!

Frank Zimmermann

Workshop VI – Klima- und Umweltschutz im Seeverkehr

> Energieeffizienz als Pflicht und Chance für die Schifffahrt <

Dr. Hermann J. Klein

Berater des Germanischen Lloyd SE (GL)

[Charts zum Vortrag unter www.bmwi.de/go/siebte-nationale-maritime-konferenz]

Herr Prof. Ehlers, meine sehr geehrten Damen und Herren,

in meinem Einführungsvortrag widme ich mich dem Thema Energie.

„Energieeffizienz als Pflicht und Chance für die Schifffahrt“.

Die große Überschrift, die wir heute Nachmittag haben, ist Klima. Was hat Klima mit Energieeffizienz zu tun? Solange normale fossile Energieträger an Bord von Seeschiffen verwendet werden, beträgt das Emissionsvolumen pro Tonne verbrauchtem Schweröl etwa drei Tonnen CO₂. Um die Umweltverträglichkeit der Seeschifffahrt noch weiter zu erhöhen, müssen wir versuchen, energieeffizientere Schiffe zu bauen.

Im Titel meines Vortrages steht Energieeffizienz als Pflicht. Pflicht im legislativen Sinne. Demnächst werden von regulatorischer Seite Grenzwertindikatoren festgesetzt, an denen sich die Schifffahrt wohl messen muss.

In welchem Zusammenhang steht nun die Chance in der Überschrift. Die Steigerung der Energieeffizienz ist aus meiner Sicht eine Chance. Wenn wir sie ergreifen, haben wir gleichzeitig die Möglichkeit, die Seeschifffahrt auch deutlich wirtschaftlicher zu gestalten.

Die Fakten sprechen für sich. Die Seeschifffahrt ist in etwa für 2,7% der globalen CO₂-Emissionen verantwortlich. Etwa 27% der gesamten CO₂-Emissionen entfallen auf den Verkehrssektor und absolut 2,7% auf das Thema Seeschifffahrt. D. h., die Schiffe transportieren etwa weltweit 90% des internationalen Warenverkehrs und verursachen dabei etwa 10% der verkehrsbedingten Emissionen. Anders formuliert emittiert der Warenverkehr, der nicht über Seeschiffe stattfindet, 90% der Emissionen, transportiert dabei nur etwa 10% des Warenverkehrs.

Die Schifffahrt ist daher mit Abstand der energieeffizienteste und damit klimaverträglichste Verkehrsträger. Große Handelsschiffe sind etwa zehnmal energieeffizienter als der Straßenverkehr.

Die Schifffahrt ist ein globales Geschäft. Dies lässt sich natürlich nur global regulieren. Global, d. h. über die Internationale Maritime Organisation. Die IMO beabsichtigt, einen neuen Index einzuführen. Auf der einen Seite werden die Schiffe auf mehr Ladung optimiert; auf der anderen Seite soll der Energieaufwand weitestgehend vermindert werden.

Für Energieeinsparungen gibt es viele Möglichkeiten: Design, Geschwindigkeit (Slow Steaming), Energiebedarfsmanagement, um nur einige Stellschrauben zu nennen. Die IMO arbeitet intensiv am Energy Efficiency Design Index, der demnächst eingeführt wird. Der Index ist letztendlich ein Zahlenwert, der eine Aussage darüber gibt, wie viel Energie pro transportierter Warenmenge in Tonnen oder Volumen für das Schiffs benötigt wird.

Es ist nicht einfach, hierfür geeignete Formeln zu entwickeln. Die derzeit zur Verfügung stehenden Formeln decken einen Teil der Schiffstypen ab, aber passen noch nicht auf alle Schiffstypen. Geplant ist, den zulässigen Grenzwert für den Energy Efficiency Design Index für Neubauten in einem Zeitraum von jeweils fünf Jahren immer weiter abzusenken. D. h., nach jeweils fünf Jahren werden nur noch Schiffsneubauten zugelassen werden, die eine mindestens 10 % bessere Energieeffizienz aufweisen als die davor gebauten Schiffe. Dieser Mechanismus wird dazu führen, dass nach und nach immer energieeffizientere Schiffe auf den Markt kommen. Das wird Auswirkungen auf die Nachfrage, beispielsweise den Chartermarkt, haben. Für einen Charterer ist eine wesentliche Frage, wie energieeffizient denn ein Schiff ist, wie hoch die voraussichtlichen Energiekosten sind, die beim Betrieb anfallen.

Über einen Zeitraum von etwa 25 Jahren kommen immer mehr energieeffiziente Schiffe in den Markt. Bei einem Austausch der Flotte von etwa 4 % pro Jahr bedeutet dies, dass nach 25 Jahren die Weltschiffsflotte um 28 % energieeffizienter ist als heute vor der Einführung eines verbindlichen EEDI. Diese Steigerung setzt voraus, dass insgesamt das Transportvolumen nicht weiter zunimmt. 28 % in 25 Jahren ist ein beeindruckender und realistischer Wert, der sich allerdings nicht mit dem auf der Weltklimakonferenz

vor einem Jahr in Kopenhagen besprochenen Erwartungen deckt. Dort wurden Zielvorstellungen genannt, die weit über das hier möglicherweise Erreichbare hinausgehen.

Die heutige Frage lautet deshalb nicht nur, wie können Schiffsneubauten anders aussehen, um energieeffizienter zu sein, sondern auch, was kann man mit den vorhandenen Schiffen machen.

Eine andere Frage ist, ob vielleicht andere Brennstoffe zur Auswahl stehen. Eine Option ist zum Beispiel LNG, verflüssigtes Erdgas. Die Einsparpotenziale sind beachtlich: ca. 23 % weniger CO₂-Emissionen, Einsparpotenzial zusätzlich beim NO_x von etwa 80 % weniger, und für Schwefeldioxid betragen die Werte mehr als 92 %.

LNG bietet auf der Emissionsseite sehr große Vorteile. Die Nachteile dieses Brennstoffs sind folgende: Schiffe mit LNG werden auf jeden Fall kapitalintensiver sein und bei einigen Schiffstypen reduziert sich das Laderaumvolumen, da Platz für die LNG-Tanks benötigt werden. Es gibt bereits eine ganze Reihe solcher Schiffe, die in norwegischen Hoheitsgewässern unterwegs sind.

Neben den Vorteilen auf der Emissionsseite gibt es auch preisliche Vorteile, die sich aus der Entwicklung der Kraftstoffpreise über die letzten fünf Jahre ableiten lassen. Heute kostet LNG etwa die Hälfte des Preises von Schweröl, dabei sind die Kosten für die Distribution nicht berücksichtigt. Für LNG insgesamt besteht ein signifikantes Kosteneinsparpotenzial.

Für die Versorgung der Endverbraucher ans Schiff muss noch einiges getan werden. Es geht um die Versorgung über LNG-Bunkerbargen oder lokale LNG-Terminals. Einige Maßnahmen hierzu sind in Planung (bspw. Lübeck), jedoch bedarf der Aufbau einer Versorgungsinfrastruktur einer weiteren Unterstützung, um entscheidende Fortschritte zu gewährleisten.

Was gibt es für andere Alternativen, die noch einen Schritt weitergehen?

Wasserstoff – ein komplett kohlenstofffreier Kraftstoff. Technisch machbar, dies zeigt die Musteranwendung auf der Alster mit dem Passagierschiff „Alsterwasser“, aber derzeit nicht für die Seeschifffahrt wirtschaftlich darstellbar.

Andere Alternativen dienen im Wesentlichen der Antriebsunterstützung. Wenn die Umgebungsbedingungen entsprechend sind, können sie dazu beitragen, Energieeinsparung vorzunehmen. Gemeint ist hier die Nutzung der Windenergie, beispielsweise durch Drachensegel oder Flettner-Rotoren oder die Sonnenenergie durch Solarzellen, wenn die entsprechenden Rahmenbedingungen stimmen.

Neben extremen Lösungen, wie dem gezeigten ausschließlichen Solarantrieb, gibt es auch andere Möglichkeiten zur Effizienzsteigerungen, die bereits heute leicht ergriffen werden könnten.

Mittels einer Matrix möchte ich Ihnen kurz einige Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung aufzeigen. Die Strömungsdynamik beschäftigt sich mit den genauen Hauptabmessungen des Schiffes, den Unterwasserschiffslinien, den Bugformen, Anströmungsverhalten im Bereich Ruder, Propeller etc.

Die Systemarchitektur an Bord mit Hauptantriebsmotoren, den Hilfsmotoren, der elektrischen Bordstromerzeugung verfügt über Optimierungspotenzial.

Nicht zuletzt der Betrieb offenbart Einsparungsmöglichkeiten. Trimm und Tiefgang spielen eine ganz wesentliche Rolle, wie auch das Slow-Steaming genannt werden kann. Eine bessere Routenplanung oder das Umweltbewusstsein der Crew sind in diesem Zusammenhang ebenso zu nennen.

In dem Bild ist der mögliche Effizienzgewinn und das dazugehörige Investment relativ zueinander dargestellt. Man kann viel Geld ausgeben, ohne große Einsparungen zu erzielen. Beispielsweise, wenn man versuchen würde, den Luftwiderstand

eines Frachtschiffes zu reduzieren. In anderen Feldern, z. B. unter Wasser dagegen liegen große Einsparungsmöglichkeiten. Optimierte Unterwasserlinien des Schiffes oder bessere Unterwasseranstriche verbessern das Strömungsverhalten erheblich und verringern den Energiebedarf.

Die meisten Werften sind bereits in der Lage (gemeinsamen mit Partnern aus Konstruktionsbüros), Designs anzubieten, die tatsächlich schon heute die EEDI-Grenzwerte von morgen zu erfüllen vermögen.

Die Seeschifffahrt ist mit großem Abstand der umweltfreundlichste Transportträger und wird es auch angesichts der technischen Einsparmöglichkeiten bleiben.

Vielen Dank!

Dr. Hermann J. Klein

> Anpassungen an den Klimawandel – Herausforderungen und Lösungsansätze <

Prof. Monika Breuch-Moritz

Präsidentin des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)

[Charts zum Vortrag unter www.bmwi.de/go/siebte-nationale-maritime-konferenz]

Sehr geehrte Damen und Herren,

1. Die Veränderung des Weltklimas bleibt auch für maritime Wirtschaft und die Schifffahrt nicht ohne Folgen. Auf der einen Seite sind Maßnahmen zum Einsparen fossiler Brennstoffe und damit zum Klimaschutz notwendig – da kann es keinen Zweifel geben – aber ebenso wichtig ist, sich damit zu befassen, welche Folgen der Klimawandel voraussichtlich haben wird und wie wir damit umgehen.

Schifffahrt und maritime Wirtschaft werden sich verändern und sie beginnen bereits, sich darauf einzustellen.

2. Was kommt denn auf uns zu, was wissen wir bisher überhaupt schon genauer?

Viele Entwicklungen sind nur ungefähr bekannt.

Die Abbildung (Folie 2) zeigt Berechnungen des zwischenstaatlichen Klimarates (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) zum Temperaturanstieg im 20. Jahrhundert weltweit – nach verschiedenen Klimamodellen und im Vergleich zu den beobachteten Daten: Es ist heute klar, dass es seit gut 100 Jahren weltweit deutlich wärmer geworden ist. Aber die farbige Fläche zeigt auch deutlich, welche Unsicherheiten in den Modellberechnungen noch immer bestehen. Zwar wird sichtbar, dass die Modelle, die den Einfluss der Treibhausgase berücksichtigen, deutlich näher an der Realität sind, doch Projektionen für die Zukunft können nur als Bandbreite dargestellt werden. Leider sind diese Unsicherheiten gerade in Europa besonders groß.

Aber klar ist, es ist höchste Zeit, sich mit dieser Erwärmung, ihren Auswirkungen und möglichen Anpassungsmaßnahmen auf die Schifffahrt, Küsten und Meere, Häfen und Wasserstraßen zu befassen und Anpassungsmaßnahmen zu entwickeln.

3. Was wissen wir noch nicht?

Die Szenarienrechnungen für eine künftige Klimaentwicklung sind eher global ausgerichtet und basieren auf Annahmen:

- Wie viel CO₂ wird weiter ausgestoßen? Wie werden sich die verschiedenen Staaten vermutlich verhalten? Zurzeit ist noch nicht einmal klar, ob die CO₂-Einsparungen ausreichen werden, um das international vereinbarte Ziel zu erreichen, die Erderwärmung auf 2 Grad Celsius zu begrenzen.
- Wie gut sind die Modelle? Die Abbildung 3 zeigt z. B., dass die Ausdehnung der nördlichen Polarkappe nach den Beobachtungen der letzten 50 Jahre deutlich schneller zurückgeht, als die Klimamodelle berechnet haben.
- Wie wird die Entwicklung in den Regionen sein? Die Auswirkungen der Klimaveränderungen sind regional sehr unterschiedlich ausgeprägt, das gilt für Temperaturen und Niederschläge ebenso wie für den Meeresspiegelanstieg. Ohne genauere Kenntnisse dazu ist es jedoch schwer, geeignete Anpassungsmaßnahmen zu entwickeln. Sie können sich nur auf plausible Annahmen stützen.

D. h. also: Wir brauchen eine stärkere Präzisierung und Differenzierung – eine Verfeinerung der Modelle in Verbindung mit abgestimmten Überwachungs- und Forschungsaktivitäten, insbesondere mit Schwerpunkt Regionalisierung.

4. Was ist relevant für Schifffahrt und Meer?

Durch den Klimawandel entstehen keine grundsätzlich neuen Risiken, sondern Veränderungen in Zeit und Raum. Insbesondere wirken:

1. Eis, Eisbedeckung
2. Wind, Wellen, Sturmfluten
3. Niederschlag, Abfluss
4. Temperaturen, Lebensbedingungen im Wasser
5. Meeresspiegelanstieg.

Im Folgenden wird ein Überblick gegeben, wie sich diese Phänomene nach derzeitigem Kenntnisstand vermutlich verändern werden, wie mit diesen Erkenntnissen umgegangen und was konkret getan werden kann.

5. Zu 1.: Eis

Die Entwicklung der Polkappen gehört zu den am meisten diskutierten Themen. Die Abbildung auf Folie 5 zeigt die Ausdehnung der Eisfläche am Nordpol zum gleichen Kalenderdatum mit einem Zeitabstand von 30 Jahren. Es ist erkennbar, dass sich die Eisfläche seither deutlich zurückgebildet hat. Wir wissen natürlich nicht genau, ob es so weitergehen wird, aber die Staaten und die Schifffahrt reagieren bereits.

6. Damit sind durchaus Chancen für die Wirtschaft verbunden.

Erste Versuche, auf neuen Schifffahrtsrouten nach Asien zu gelangen, sind schon bekannt (Abbildung auf Folie 6), damit könnte bis zu 30% der Wegstrecke gespart und der Klimaschutz spürbar unterstützt werden.

Auch Bodenschätze werden zugänglich, neue Optionen für die Energieversorgung denkbar.

7. Doch gerade der möglich werdende Zugang zur Polarregion bedeutet erhebliche neue Risiken (Folie 7).

In dieser hochsensiblen Region ist größte Vorsicht und verantwortungsvoller Umgang mit der noch fast unberührten Natur gefordert.

Vieles ist zu überdenken oder neu zu berücksichtigen, z. B.:

- Besondere Anforderungen an die Sicherheit, den Bau und Betrieb der Schiffe. Auch wenn die Routen gelegentlich befahrbar werden, sind sie nicht eisfrei, das Risiko von Eisbergen ist hoch.

- Schadstoff- oder Ölaustritt nach Unfällen in diesen sensiblen Regionen wäre kritisch und inakzeptabel. Hinzu kommt, dass die Arktis praktisch unbewohnt ist, Hilfsmannschaften benötigen deutlich mehr Zeit zum Unfallort als anderswo, es gibt noch keine Notfallhäfen.
- Bedingt durch die hohen Breiten ist die Kommunikation eingeschränkt (kein Inmarsat).
- Die Seekarten sind ungenau, Vermessungen liegen naturgemäß noch nicht vor.

Anforderungen an den Umweltschutz:

- Emissionen in die Luft – Abgase und Ruß würden die Eisschmelze verstärken und noch dazu die sensiblen Ökosysteme gefährden.
- Für Ölrückstände von Schiffen, die mit Schweröl betrieben werden, wird es keine Toleranz geben. Die Einführung von Sondergebieten mit besonders strengen Auflagen, (z. B. Emissionsüberwachungsgebiete) dort sollte frühzeitig in Erwägung gezogen werden.
- Auch das Einschleppen fremder Arten birgt neue Risiken – Ballastwasserbehandlung ist absolut notwendig.
- Müll oder das Einleiten von unzureichend geklärten Abwässern kann dort noch mehr Schaden anrichten als in weniger sensiblen Regionen.
- Dazu müssen ausreichend Anlagen für die umweltgerechte Entsorgung von Rückständen angeboten werden,
- und nicht zuletzt müssen die Mannschaften ausreichend qualifiziert sein, um mit den Herausforderungen der Fahrten durch die Eisregion verantwortungsvoll umgehen zu können.

Größtmögliche Sorgfalt, die Überprüfung vorhandener und vorausschauende Entwicklung neuer und anspruchsvoller Vorschriften und Maßnahmen für Sicherheit und Umweltschutz sind ebenso notwendig wie die Überwachung der Einhaltung von Vorschriften.

Mit dem Polar Code wird in der IMO bereits an neuen Vorschriften zu Sicherheit und Umweltschutz gearbeitet. Bisher fokussiert sich dieser aber vor allem auf technische Vorschriften, Regeln z. B. zur Notfall-

vorsorge, dem Betrieb der Schiffe oder der Qualifizierung der Seeleute sind noch nicht entwickelt. Ein angemessener ganzheitlicher Ansatz ist daher unbedingt anzustreben.

Auch die Weiterentwicklung von Dienstleistungen wie eine verbesserte Eisroutenberatung können unmittelbar zur Erhöhung der Sicherheit für Schiff und Umwelt beitragen und sollten international vereinbart werden.

Notwendig ist daneben die regelmäßige Überwachung der Veränderungen der Umwelt. Sie gibt Hinweise auf zu erwartende Entwicklungen ebenso wie zur Wirksamkeit von Regelwerken.

8. Zu 2.: Wind, Wellen und Sturmfluten

Noch weitgehend unklar ist vorerst, wie sich die für Schifffahrt und Küsten wichtigen Phänomene Wind, Wellen und Sturmfluten künftig verändern werden. Nach Erkenntnissen des Deutschen Wetterdienstes nimmt die Zahl der Sturmtiefs auf dem Nordatlantik anscheinend zu, gleichzeitig weht im Bereich der deutschen Nordseeküste der Wind jedoch heute eher aus südwestlichen Richtungen. Damit hat die Zahl der Sturmfluten in der Deutschen Bucht in letzter Zeit leicht abgenommen. Nach Westen oder Süden zeigende Küsten sind dafür eher gefährdet. Die Ergebnisse der Klimaforschung gehen davon aus, dass es häufiger zu Extremwetterereignissen kommen wird; auch die Entstehung der berüchtigten Monsterwellen dürfte durch die höhere Zahl von Stürmen eher begünstigt werden.

Die Abb. auf Folie 8 zeigt Schäden, die durch eine solche Welle an der Forschungsplattform alpha ventus bis in 20 m Höhe aufgetreten sind.

9. Für die maritime Wirtschaft bedeutet dies z. B.: Schifffahrt und Häfen sollten sich frühzeitig auf solche Veränderungen – z. B. beim Wasserstand oder Wellenhöhen – einstellen.

Veränderungen bei der vorherrschenden Windrichtung oder -stärke können die Effizienz von Offshore-Windparks mit beeinflussen. Entsprechende Über-

legungen sollten in die Planung mit einfließen, damit die Windparks möglichst auch in 20 Jahren noch optimal aufgestellt sind.

Um eine Basis für fundierte langfristige Investitionen zu bieten, sind daher insbesondere Modelle und Vorhersagemethoden weiterzuentwickeln, die regionale Auswirkungen herausarbeiten.

10. Zu 3.: Niederschlag, Abfluss

Ähnlich oder noch schwieriger ist die Abschätzung künftiger Niederschläge nach Intensität und Verteilung. Dies ist für Seeschiffe nur begrenzt relevant, für die Binnenschifffahrt aber existenziell, hängt doch davon das Wasserangebot in den Flüssen oder die Dauer von hohen oder niedrigen Wasserständen ab; und nicht zuletzt wird der Verlauf der Fahrinne in den Ästuaren und zu den Häfen durch Sedimenttransporte beeinflusst.

Daher wird bereits über evtl. notwendige Anpassungen bei Unterhaltung und Management der Wasserstraßen nachgedacht.

11. Zu 4.: Temperaturen

Der Einfluss eines Anstiegs der Wassertemperaturen auf die Schifffahrt ist vielleicht weniger offenkundig. Gleichwohl verschärft dieses Phänomen z. B. die Problematik der Einschleppung fremder Arten – oder auch von Krankheitserregern – die durch das Ballastwasser von Schiffen ausgelöst werden kann, immer aufs Neue. Die Abbildung 11 zeigt, dass die Temperatur in der Nordsee in den letzten 50 Jahren bereits um fast 1,5 Grad angestiegen ist. Mit dieser Erwärmung ergeben sich neue Überlebensmöglichkeiten für fremde Arten, während andere abwandern. Darauf muss die Fischerei ebenso reagieren wie die Schifffahrt. Die konsequente Umsetzung des Ballastwasser-Übereinkommens ist eine wirksame Anpassungsmaßnahme.

12. Zu 5.: Meeresspiegelanstieg

Entscheidend für die Entwicklung des Küstenraums wird der Verlauf des Meeresspiegelanstiegs sein.

Einvernehmen besteht innerhalb der Wissenschaft lediglich darin, dass dieser stattfindet und regional sehr unterschiedlich ausfallen wird. Aber wie viele Zentimeter in welcher Zeit zu erwarten sind, dazu wagt noch niemand eine Prognose, zumal noch viele Effekte und Wechselwirkungen, z. B. das Verhalten des Inlandeises, nicht vollständig geklärt sind. Der vom IPCC angenommene Anstieg von einigen Dezimetern bis 2100 bietet zurzeit die plausibelste Grundlage für Anpassungsmaßnahmen. Einige Wissenschaftler halten einen Anstieg von deutlich über einem Meter nicht für unwahrscheinlich. Unsere Nachbarn in den Niederlanden stellen sich bereits auf eine Erhöhung des Meeresspiegels um mehr als einen Meter bis Ende des Jahrhunderts ein.

13. Was ist also zu tun?

Auch und gerade angesichts der großen Zahl von Unbekannten gibt es eine Reihe von Dingen, die bereits jetzt angepackt werden oder anzugehen sind:

- Zielgerichtete Überwachung von Veränderungen, um Ursachen und Auswirkungen zu verstehen, Warnsignale zu erkennen und potenzielle Änderungen vorausdenken zu können.
- Stärkere Prioritätensetzung bei Modellierern und Forschern auf die Weiterentwicklung der regionalen Modelle, um eine bessere Faktenlage zu gewinnen.
- Dort, wo sich bereits wirtschaftliche Aktivitäten als Reaktion auf den Klimawandel entwickeln, namentlich im Bereich des Nordpols, sind ganzheitliche Strategien mit hoher Sensibilität für die schwierige und empfindliche Region unbedingt erforderlich und international voranzubringen,
- und Anpassungskonzepte für Schifffahrt und Wasserstraßen müssen trotz noch bestehender Unsicherheiten entwickelt werden, sachlich auf Basis plausibler und von weiten Teilen der Wissenschaft getragener Annahmen.

Die Bundesregierung hat entsprechende Initiativen gestartet. Mit der Deutschen Anpassungsstrategie (DAS) unter Federführung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit werden erste Vorschläge für Anpassungsmaßnahmen in vielen vom Klimawandel betroffenen Bereichen vorgelegt.

Das Projekt KLIWAS unter der Federführung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) als Teilprojekt der DAS erarbeitet die relevanten Entwicklungen für Wasserstraßen, Schifffahrt und Küsten in einem gemeinsamen Projekt zwischen den verschiedenen Behörden des BMVBS und Forschungseinrichtungen. Dabei geht es gezielt darum, für die Schifffahrt im Binnen- und Seebereich und für die Küsten herauszuarbeiten, wie sich der Klimawandel voraussichtlich auswirken wird und welche Maßnahmen ergriffen werden sollten.

Der Anfang ist gemacht!

Prof. Monika Breuch-Moritz

Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Wirtschaft
und Technologie (BMWi)
Öffentlichkeitsarbeit
10115 Berlin
www.bmwi.de



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

Gestaltung und Produktion

PRpetuum GmbH, München

Bildnachweis

BMWi
Axel Biewer (S. 89)

Druck

Silber Druck oHG, Niestetal



Stand

August 2011

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