



Dokumentation

Nr. 544

Dokumentation

Vierte Nationale Maritime Konferenz

am 25. Januar 2005 in der Freien Hansestadt Bremen

Vierte Nationale Maritime Konferenz

am 25. Januar 2005

in der Freien Hansestadt Bremen



I n h a l t s v e r z e i c h n i s

	Seite
Vorwort von Staatssekretär Georg Wilhelm Adamowitsch Koordinator für die Maritime Wirtschaft	3
Ansprache des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit Wolfgang Clement am Vorabend der Konferenz	8
Konferenzprogramm Thematik und Besetzung der Workshops 1 bis 5	15
Eröffnungsplenum	
Begrüßung durch den Bürgermeister der Freien Hansestadt Bremen Dr. Henning Scherf	19
Grußwort des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit Wolfgang Clement	22
Grußwort der Bundesministerin für Bildung und Forschung Edelgard Bulmahn	25
Grußwort des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit Jürgen Trittin	30
Grußwort des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Dr. Manfred Stolpe	34
Gastreferat des norwegischen Wirtschaftsministers Børge Brende	36

	Seite
Abschlussplenum	
Rede des Vizepräsidenten der Europäischen Kommission Günter Verheugen	42
<i>Berichte der Vorsitzenden der Workshops</i>	
Workshop 1: Georg Wilhelm Adamowitsch, Staatssekretär, Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit „Deutsche Seeschifffahrt im internationalen Wettbewerb“	47
Workshop 2: Konsul Horst Rahe Senator E.h., Geschäftsführender Gesellschafter der Deutschen Seereederei GmbH „Zukunft des Schiffbaus in Deutschland – Rahmenbedingungen und Märkte“	50
Workshop 3: Dr. Peter Gloystein, Bürgermeister, Senator für Wirtschaft und Häfen, Senator für Kultur der Freien Hansestadt Bremen „Die deutschen Häfen – Verkehrsdrehscheiben in der Transportkette“	52
Workshop 4: Wolf-Michael Catenhusen, Staatssekretär, Bundesministerium für Bildung und Forschung „Forschung und Entwicklung für das maritime Deutschland von Morgen“	55
Workshop 5: Jens Eckhoff, Senator für Bau, Umwelt und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen „Die Offshore-Windenergieindustrie in Deutschland – Perspektive für Wirtschaft und nachhaltige Energieversorgung“	58
Rede des Bundeskanzlers Gerhard Schröder	60
Arbeitspapier des Koordinators für die Maritime Wirtschaft	66
Teilnehmerliste	98



**Staatssekretär
Georg Wilhelm Adamowitsch**

**Koordinator für die maritime
Wirtschaft**

Sehr geehrte Konferenzteilnehmerrinnen und Konferenzteilnehmer,

die Vierte Nationale Maritime Konferenz in Bremen ist in Fachkreisen aber auch weit darüber hinaus in der Öffentlichkeit und den Medien auf großes Interesse gestoßen. Wir haben in Bremen mit einer Rekordteilnehmerzahl eine deutlich breitere Themenpalette diskutiert als dies in den Vorgängerkonferenzen üblich war. Ich freue mich über dieses messbar wachsende Interesse an den Belangen der maritimen Wirtschaft.

Bundeskanzler Gerhard Schröder hat in seiner Rede darauf hingewiesen, dass es uns gelingen muss, „die maritime Wirtschaft aus der Ecke der Bescheidenheit herauszuholen“. Ich denke, die Konferenz in Bremen hat uns in dieser Hinsicht ein ganzes Stück weitergebracht, denn sie hat gezeigt, dass für die maritime Branche in Deutschland kein Anlass zu Kleinmut und Bescheidenheit besteht. Diese Botschaft hat die Bremer Konferenz wirksam in die Öffentlichkeit hineingetragen.

Jetzt kommt es darauf an, aus dem in Bremen erfolgten Gedankenaustausch und den daraus entwickelten Handlungsempfehlungen ein **konkretes Arbeitsprogramm** zu machen, das als Basis und Leitlinie für den Weg bis zur nächsten Nationalen Maritimen Konferenz dienen kann.

Für den **Schiffbau** werden sich die Rahmenbedingungen in Kürze mit dem Wegfall der Werfthilfen grundlegend ändern. Folgerichtig steht die Entwicklung und Formulierung einer **Zukunftsstrategie** durch die Branche unter Mitwirkung von IG Metall Küste und Bundesregierung ganz oben auf der Agenda der Handlungsfelder. Zur Entwicklung eines solchen Strategiekonzepts müssen die Werften „**Benchmarkings**“ durchführen. Diese vergleichenden Analysen werden Stärken und Schwächen aufdecken und dabei aufzeigen, wo

gute Wettbewerbschancen bestehen und wo mehr als bisher investiert werden muss, um auch zukünftig technisch – technologische Weltspitze zu sein.

Die Innovationskraft eines Unternehmens ist zunehmend bestimmender Faktor für dessen Zukunftsperspektiven. Deshalb muss die neue **Innovationsförderung der Bundesregierung** schnellstmöglich und mit großer Wirksamkeit die industrielle Anwendung schiffbaulicher Innovationen unterstützen.

Im Bereich **Forschung und Entwicklung** ist aus meiner Sicht vorgezeichnet, dass im Schiffbau die notwendige stärkere Konzentration auf Forschung, Entwicklung und Innovation eine „Nationale Exzellenzstrategie Schiffbau“ erforderlich macht. Eine bessere Verzahnung von FuE- und Innovationsförderung muss gezielt unterstützt werden. Von großer Bedeutung ist deshalb die Erarbeitung eines **integrativen Förderkonzepts** mit dem Ziel, einen größtmöglichen Effizienzzuwachs bei den beiden Förderprogrammen „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“ (BMBF) und „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ (BMWA) zu erreichen. Es ist beabsichtigt, hierzu mit dem Bundesministerium für Bildung und Forschung und ggf. Vertretern der Industrie ein Abstimmungsgremium einzurichten.

Weiterhin ist der zwischen den Sozialpartnern vereinbarte **Beschäftigungspool** zur Kostensenkung und Erhaltung von Beschäftigungs- und Qualifizierungspotenzial im Werftenbereich zu einem sich weitgehend selbsttragenden anwendungsreifen Instrument zu entwickeln. Die Bundesregierung wird die Unterstützung dieses Prozesses fortführen.

Für den **Marineschiffbau** sind **alternative Finanzierungsformen** zu prüfen und ggf. für die Finanzplanungen der Bundeswehr anzuregen. Eine entsprechende Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern des Bundesministeriums der Verteidigung, des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit, des Bundesministeriums der Finanzen und der Industrie wird hierzu Vorschläge erarbeiten.

Im **Seeverkehrsbereich** hat die Bundesregierung im Rahmen des „Maritimen Bündnisses“ sehr schnell die Rahmenbedingungen mit Ziel einer Steigerung der Attraktivität der deutschen Flagge verändert. Dies hat inzwischen zu einem erfreulichen **Ein – und Rückflaggungstrend** geführt, der weiterhin eng durch die Bundesregierung beobachtet und begleitet werden sollte, damit Ende des Jahres eine möglichst deutliche Erfüllung der Reederzusagen vermeldet werden kann. Es muss klar sein, dass das Erreichen des von der Seeverkehrswirtschaft im Rahmen des „Maritimen Bündnisses“ zugesagten Ein- und Rückflaggungsvolumens eine unabdingbare Voraussetzung für die Fortsetzung der Schifffahrtspolitik der Bundesregierung ist.

Ein besonderes Augenmerk muss nach wie vor dem Bereich **Ausbildung / Nachwuchsgewinnung** gelten. Hier ist weiterhin im Verbund aktiv an einer Optimierung der Ausbildungskapazitäten und – konzepte, der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord und insgesamt am Image der deutschen Seeschifffahrt zu arbeiten. Dabei sind die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass sich der in der Seeschifffahrt zeigende Aufschwung stärker auf dem deutschen Arbeitsmarkt niederschlägt.

Die Weiterentwicklung des **(Hochschul-) Bildungsnetzwerkes Schiffs- und Meerestechnik (Mar-Ing.)** auf Basis der neuen Informations- und Kommunikationstechnologien und die **Etablierung eines international anerkannten Masterstudiengangs** sind weitere wichtige Vorhaben.

In Bremen konnten sicherlich nicht alle Wünsche der maritimen Wirtschaft erfüllt werden. In diesem Zusammenhang sehe ich vor allem, dass die Herstellung international vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen für die **Hafenwirtschaft** auf verschiedenen Feldern noch nicht zufriedenstellend gelungen ist. Ich bin bereit, hier im gemeinsamen Dialog mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, den Küstenländern und der Hafenwirtschaft neue Überlegungen anzustellen. Es muss nach meiner Vorstellung jetzt darum gehen, die bisher vorgetragenen Argumente und Lösungsvorschläge auf den Gebieten der **Mineralölbesteuerung beim Hafenumschlag, der LKW-Maut und der Trassenpreise im Hafenhinterlandverkehr** noch weiter zu schärfen und anzureichern, um dem Ziel einer Abfederung von Wettbewerbsnachteilen näher zu kommen. Dies kann aber nur gemeinsam mit den Partnern der maritimen Koordinierung gelingen. Ein Rückzug aus diesem Dialog wäre kontraproduktiv. Ich bin bereit, meinen Beitrag im Rahmen dieses von mir angeregten Dialogs zu leisten.

Mit dem Kabinettsbeschluss zu den **Fahrrinnenanpassungen** von Unterelbe und Außenweser hat die Bundesregierung ihr hohes Interesse an leistungsfähigen Anbindungen der deutschen Seehäfen untermauert. Von Bremen geht überdies das Signal aus, dass das **Vorantreiben der 15 als vorrangig identifizierten Infrastrukturvorhaben** mit Ziel einer schnellstmöglichen Projektrealisierung fortlaufend im Focus der Bemühungen um einen konkurrenzfähigen Seehafenstandort Deutschland stehen muss.

Ein klares Bremer Ergebnis ist darüber hinaus die einhellige Ablehnung des von der EU – Kommission vorgelegten Entwurfs für eine **Richtlinie über den Marktzugang für Hafendienste**. Die Bundesregierung hat diesbezüglich bereits erheblichen Änderungsbedarf signalisiert und sie hat zugesichert, sich auf EU – Ebene für eine interessengerechte Lösung einzusetzen.

Die Frage, auf welche Weise die deutschen **Binnenhäfen** stärker als bisher in die Logistikkette einbezogen werden können, scheint mir ein weiterer interessanter Aspekt der Konferenz zu sein. Angeregt wurde eine stärkere **Kooperation zwischen Binnen- und Seehäfen**, mit der - durch Konzentration auf Kernaufgaben – ggf. auch eine kurzfristige Entlastung der Seehäfen erreicht werden könnte. Ich denke, es lohnt sich, diesen Ansatz unvoreingenommen zu durchdenken und ggf. weiterzuverfolgen.

Beim **Kurzstreckenseeverkehr** wird sicher weiter zu prüfen sein, wie die dort festgestellten noch ungenutzten Potenziale ausgeschöpft werden können.

Im Bereich der **meerestechnischen Industrie** muss eine signifikante Erhöhung des Weltmarktanteils erreicht werden. Dies kann durch Vernetzung, Bündelung und eine bessere Nutzung bzw. Vermarktung des vorhandenen technisch/technologischen Know-hows geschehen. Die beschlossene Fortsetzung der **Strategischen Allianz Meerestechnik** wird diese Ansätze flankieren. In diesen Kontext gehört sicherlich auch die Umsetzung des **Aktionskonzeptes „Go subsea“** des Bundesministeriums für Bildung und Forschung im Bereich der **Offshore- und Tiefseetechnik**. Hier geht es darum, durch Förderung von Verbundprojekten und Systemlösungen zu einer **Verbesserung der internationalen Systemfähigkeit** der deutschen meerestechnischen Industrie beizutragen.

Dem norwegischen Wirtschaftsminister, Herrn Børge Brende, möchte ich an dieser Stelle dafür danken, dass er mit seinen Ausführungen zur **meerestechnischen Industrie in Norwegen** wichtige Anregungen für die maritime Wirtschaft Deutschlands gegeben hat. Für mich ist die **Intensivierung des deutsch – norwegischen Dialogs** - besonders auf dem Feld der meerestechnischen Zusammenarbeit - ein wichtiges Ergebnis der Bremer Konferenz. Ich halte darüber hinaus einen breiten internationalen Erfahrungsaustausch für erforderlich.

Vorangetrieben werden muss außerdem der **Vernetzungsprozess von Meeresforschung** (Grundlagenforschung) und **meereswissenschaftlichen Einrichtungen und Unternehmen** zur Entwicklung marktfähiger Produkte für Zukunftsmärkte (Spezialschiffe, Bohrtechnik, Gewinnungstechnologie, Leit – und Sicherheitstechnik, Frühwarn- bzw. Langzeitbeobachtungssysteme). Die Folgen der tragischen Tsunami - Katastrophe haben gezeigt, wie wichtig moderne Frühwarnsysteme sind. Deutsche Unternehmen können hierzu einen substantziellen Beitrag leisten.

In Bremen wurde schließlich über die Perspektiven der **Offshore – Windenergieindustrie** in Deutschland diskutiert. Die maritime Koordinierung wird sich hier auf die Interdependenzen von Schiffbau, Seehäfen und Seeverkehr sowie die meerestechnischen Aspekte dieser Technologie

konzentrieren. Die der Energiepolitik zuzuordnenden Grundsatzfragen sollten daher im Interesse einer Konzentration auf maritime Kernprobleme außerhalb der maritimen Koordinierung Lösungen zugeführt werden.

Ich denke, mit diesem nicht abschließend zu verstehenden Überblick über die künftigen Schwerpunktthemen der maritimen Koordinierung wird klar, dass bis zur nächsten Nationalen Maritimen Konferenz noch viel Arbeit zu leisten ist. Wir sollten jetzt den Bremer Schwung nutzen und die Konferenzergebnisse umsetzen. Das gilt gerade auch für die Dossiers, in denen wir noch nicht die erhofften Fortschritte gemacht haben. Ich bin sehr zuversichtlich, dass wir bis zur nächsten Nationalen Maritimen Konferenz weitere wichtige Impulse für die maritime Wirtschaft setzen werden.

Ihr

Georg Wilhelm Adamowitsch

Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit

Koordinator für die maritime Wirtschaft

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

Es gilt das gesprochene Wort!

Anrede,

sicher spreche ich im Namen aller hier versammelten Teilnehmer an der morgigen Vierten Nationalen Maritimen Konferenz, wenn ich Ihnen, Herr Bürgermeister Dr. Scherf, und den Bürgerinnen und Bürgern der Freien Hansestadt Bremen für Ihre Gastfreundschaft und diesen Empfang danke.

Die maritimen Konferenzen des Bundeskanzlers haben sich aus unserer Sicht zu einem Erfolgsmodell entwickelt. Nicht nur, weil sie immer in einer gastfreundlichen Stadt und einem wunderbaren Ambiente stattfinden - wie zum Beispiel hier im Bremer Rathaus, dessen Baubeginn sich übrigens in diesem Jahr genau zum sechshundertsten Male jährt und das im Juli vergangenen Jahres in das Weltkulturerbe der UNESCO aufgenommen worden ist.

Der Beitrag, den die maritimen Konferenzen zur Förderung einer für unsere gesamte Wirtschaft wichtigen Branche leisten, ist kaum zu überschätzen.

Gemeinsam Probleme zu erörtern und – wenn möglich – zu lösen und notwendige Veränderungen herbeiführen, das ist einfach der beste Weg zum Erfolg.

Und dieser Erfolg kann sich, so meine ich, sehen lassen:

- ◆ Der deutsche Schiffbau profitiert kräftig von der zur Zeit boomenden Nachfrage nach Schiffsneubauten. Mit einem guten Auftragspolster von 6,9 Mrd. € sichern die Werften Auslastung und Arbeitsplätze für rund 20.000 Beschäftigte bis Ende 2006 und darüber hinaus.
- ◆ Die deutsche Seeschifffahrt hat ihren rasanten Aufschwung fortgesetzt. Die positive Lage auf den Schifffahrtsmärkten lässt für die Jahre 2004 und 2005 ein Wachstum der Umsätze auf 14,1 bzw. 16,4 Mrd. € erwarten.
Von dieser Entwicklung profitieren sowohl die deutschen Werften und Schiffbauzulieferer als auch der deutsche Dienstleistungs- und Finanzierungssektor.
- ◆ Die Größe der im internationalen Verkehr tätigen Flotte, die von Deutschland aus betrieben wird, wächst nach vorläufigen Schätzungen bis Ende 2005 auf bis zu 2.800 Handelsschiffe

mit insgesamt 50 Mio. gross tons. 1998/1999 waren es erst rund 1.500 Einheiten mit knapp 18 Mio. gross tons.

Ein solches Wachstum auf See zeitigt auch Wachstum an Land, denn damit erweitern sich auch die Managementaufgaben bei deutschen Reedern und dementsprechend steigt die Zahl der Beschäftigten an Land.

- ◆ Auch die Entwicklung der Umschläge in den deutschen Seehäfen folgt einem erfreulich stabilen Aufwärtstrend. Nachdem die Menge der umgeschlagenen Güter in den letzten zehn Jahren um 38 % gesteigert werden konnte, rechnet die deutsche Hafenwirtschaft für 2004 mit einem Wachstum von rund 6 %. Dabei bleiben Hamburg und Bremen / Bremerhaven auch in Zukunft die bedeutendsten deutschen Seehäfen [*rd. 53 % des gesamten deutschen Seegüterumschlags*].

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

das, was sich in der maritimen Wirtschaft – begünstigt durch sehr direkte Verbindungen mit den globalen Warenströmen der Weltwirtschaft – deutlich zeigt, ist auch in den anderen Wirtschaftsbereichen zu beobachten:

2004 hatten wir mit real plus 1,7 % den stärksten Zuwachs des BIP seit 2000 - auch unter Berücksichtigung des hohen Arbeitstageeffektes. Das war die Trendwende, das Ende einer dreijährigen Stagnationsphase und unsere Rückkehr auf den Wachstumspfad. Zwei Drittel des Wirtschaftswachstums gingen auf eine außerordentlich gute Exportleistung zurück. Die Unternehmen haben vom boomenden Welthandel profitiert und neue Marktanteile gewonnen. Infolge deutlich verbesserter Kapazitätsauslastungen und Gewinnsituationen der Unternehmen kam es 2004 erstmals seit drei Jahren auch wieder zu einem Wachstum der Ausrüstungsinvestitionen. Besonders freue ich mich, dass nun auch die Konsumenten wieder Mut zu fassen scheinen. Neue Zuversicht, die Effekte der weiteren Steuersenkung zu Beginn dieses Jahres, die weitere Absenkung der Lohnnebenkosten auf Unternehmensseite und eine allmählich sich bessernde Lage am Arbeitsmarkt werden 2005 auch die Binnenwirtschaft aus dem Tal holen.

In Deutschland, ebenso wie in der Europäischen Union, haben wir eine klare Zielsetzung: Mehr Wachstum, eine verbesserte Wettbewerbsfähigkeit und mehr Beschäftigung.

Dazu brauchen wir eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für unsere Unternehmen und da haben wir - zusammen mit der EU- Kommission - im maritimen Bereich – nicht zuletzt angeregt durch unsere Nationalen Maritimen Konferenzen - schon einiges erreicht.

Ich denke da natürlich zuerst an eine ganze Reihe von wichtigen Maßnahmen zur Sicherung fairer Wettbewerbsbedingungen für unsere Werften.

Ich meine, die Bilanz seit Lübeck könne sich sehen lassen:

- ◆ Wir haben uns mit Nachdruck und Erfolg dafür eingesetzt, dass die WTO-Klage der Europäischen Kommission gegen Korea durch Schutzmaßnahmen für die Werften flankiert wird. Diese bis 31. März 2005 befristeten Hilfen beim Bau von Containerschiffen, Chemikalien- und Produktentankern sowie Erdgastankern sichern bei vielen Werften eine gute Auslastung und für mehrere Jahre Beschäftigung und Arbeitsplätze.
- ◆ Bund und Küstenländer stellen für diese Hilfen im Zeitraum Oktober 2002 bis Dezember 2004 über 270 Mio. €. Die Bundesregierung hat für 2004 und 2005 einer Verringerung der Kofinanzierung durch die Küstenländer auf einen mindestens hälftigen Beitrag zugestimmt. Damit haben wir den schwierigen Haushaltssituationen der Küstenländer Rechnung getragen. Gleichzeitig kommen den Werften die vom Haushaltsausschuss des Bundestages beschlossenen Bundesmittel in voller Höhe zugute.
- ◆ Wir haben zudem die neue Förderung „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ eingeführt. Dazu ist mir wichtig anzumerken, dass mit dieser Förderung die Abkehr von der bisherigen Gewährung verlorener Zuschüsse stattfindet: Die Werften werden aus ihrem Nutzen der geförderten Innovationen die erhaltenen Mittel an den Staat zurückzahlen. Für die Innovationsförderung ist bis 2007 ein Volumen von rund 30 Millionen Euro vorgesehen.
- ◆ In einem überaus schwierigen Verhandlungsprozess haben wir die Genehmigungen der EU-Kommission für das deutsche Landesbürgerschaftssystem und für die Einführung des Festzinssystems CIRR (Commercial Interest Reference Rate) erreicht. Damit wird Deutschland als Schiffsfinanzierungsstandort Nr. 1 in der Welt gestärkt; für die deutschen Werften entstand bessere Planungssicherheit.
- ◆ Im April 2004 sind für die vier ostdeutschen Werften in Wismar, Rostock-Warnemünde, Stralsund und Wolgast bislang bestehende Produktionsbegrenzungen aufgehoben worden. Schon 2001 wurden die von der EU bis Ende 2005 festgesetzten Begrenzungen auf Antrag der Bundesregierung vorzeitig gelockert. Nun konnte auch das von der Bundesregierung zusammen mit Mecklenburg-Vorpommern intensiv verfolgte weitergehende Ziel der völligen Aufhebung der Produktionsgrenzen erreicht werden. Den Werften eröffnen sich jetzt betriebswirtschaftliche Spielräume und bessere Möglichkeiten zur Beschäftigungssicherung.
- ◆ Seit September 2002 begleitet die Bundesregierung die von der Europäischen Kommission geführten Verhandlungen über ein neues OECD-Schiffbauübereinkommen.

Ziel der bis Ende 2005 anberaumten Verhandlungen: Wir wollen normale, faire Wettbewerbsbedingungen auf dem Schiffsbauweltmarkt erreichen.

- ◆ Die letzte und inzwischen achte Verhandlungsrunde im November 2004 hat nun verhärtete Positionen zutage gefördert, insbesondere durch China. Wir sind dennoch zuversichtlich und werden die Verhandlungen an der Seite der EU-Kommission konstruktiv fortsetzen.

Im Bereich der Forschungsförderung haben wir aus dem Bundeshaushalt im Rahmen des Programms „Schiffbau und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“ von 2000 bis 2004 224 maritime FuE-Vorhaben mit insgesamt 76,6 Mio. € gefördert.

Im Seeverkehr und in der Hafenwirtschaft haben wir die Rahmenbedingungen für den maritimen Standort Deutschland weiter verbessert oder wichtige Weichenstellungen in diese Richtung vorgenommen. Hier sind beispielhaft zu nennen:

- ◆ Die Vereinbarungen im Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt, kurz „Maritimes Bündnis“. Mit diesen im Rahmen der 3. Nationalen Maritimen Konferenz in Lübeck getroffenen Absprachen wurde ein zukunftsweisender Beitrag zur Sicherung maritimen Know-hows und zur Beschäftigung am deutschen Standort geleistet. Der Bund hat seine Beiträge bereits bis Ende 2003 vollständig erbracht: Vor allem die Zuschüsse zur Senkung der Lohnnebenkosten waren ein wichtiger Impuls.

Die Entwicklung der Handelsflotte unter deutscher Flagge folgt allmählich der positiven Entwicklung am deutschen Standort. Eine grundlegende Umkehr des Ausflaggingstrends, wie er insbesondere in den Jahren 2002 und 2003 zu bemerken war, scheint zwar erreicht, die Ein- und Rückflaggingen erfolgen aber bislang noch zu zögerlich. Ich gehe aber davon aus, dass die Bündnisabsprachen bis Ende des Jahres 2005 eingehalten werden.

Weitere Beispiele sind:

- ◆ Die Einrichtung des vom Bund, den Küstenländern und Nordrhein-Westfalen, der maritimen Wirtschaft, der Binnenschifffahrt und den Binnenhäfen getragenen "Short Sea Shipping Promotion Centers" als Public-Private-Partnership-Projekt.
- ◆ Die Aufnahme des Ausbaus der Hinterlandanbindungen der Seehäfen in das "Zukunftsprogramm Mobilität" der Bundesregierung.
- ◆ Die Aufnahme einer Liste prioritärer Verkehrsvorhaben zur Stärkung der deutschen Seehafenstandorte in den Bundesverkehrswegeplan. Damit sind diese Projekte integraler Bestandteil der aktuellen Verkehrspolitik der Bundesregierung.

- ◆ Ich möchte in diesem Zusammenhang auch auf die klare Position der Bundesregierung zum neuen Vorschlag der EU-Kommission für eine Richtlinie über den Marktzugang für Hafendienste (sog. „Port Package II“) hinweisen. Der neue Entwurf enthält deutlich verschärfte Regelungen gegenüber dem im Vermittlungsausschuss des EU-Parlamentes erzielten Ergebnis. Die Bundesregierung hat deshalb auf dem EU-Verkehrsministerrat vom Dezember 2004 erklärt, dass der vorliegende Entwurf nicht mitgetragen werden kann und grundlegend überarbeitet werden muss.

Seit Lübeck sind auch wichtige Weichenstellungen in Bereich der Meerestechnik vorgenommen worden:

- ◆ So ist in einer konzertierten Aktion von Industrie, Wissenschaft, Behörden und Politik das Netzwerk „Strategische Allianz für die Meerestechnik“ entstanden.
- ◆ Und – last but not least – möchte ich die Gründung des „German Hydrographic Consultancy Pools“ als „Public-Private-Partnership“ im Januar 2004 erwähnen. Damit wurde die Empfehlung der 3. Maritimen Konferenz in Lübeck zur Bildung eines hydrographischen Kompetenznetzwerkes umgesetzt.

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen ist eine politische Daueraufgabe und geschieht auch aus der Notwendigkeit, den Erfordernissen der Globalisierung zu entsprechen.

Es ist deshalb von großer Bedeutung, dass der neue Kommissar für Unternehmen und Industrie und Vizepräsident der Europäischen Kommission, Günter Verheugen, sich zu einer aktiven Industriepolitik bekennt.

Es geht darum, für unsere Industrie in einem stärker werdenden internationalen Wettbewerb faire Ausgangsbedingungen herzustellen – also ein „level-playing-field“ zu schaffen.

Bürokratieabbau und eine bessere Rechtsetzung sind ein wichtiger Teil dieser Aufgabe. Dass die Europäische Kommission ab 2005 ausnahmslos alle Gesetzgebungsvorhaben und politischen Maßnahmen einer Folgenabschätzung unterzieht, sehen wir als erheblichen Fortschritt. Die Ziele und Auswirkungen von Regelungsvorhaben müssen vor allem und so früh wie möglich transparenter gemacht werden.

Wir setzen uns dafür ein, dass die Gesetzesfolgenabschätzungen auch den Vergleich mit den Rahmenbedingungen in anderen Weltregionen beinhalten, aus denen die Hauptwettbewerber deutscher und europäischer Unternehmen kommen.

Auf einen deutschen Vorschlag hin führt die EU-Kommission neuerdings auch sektorbezogene Untersuchungen der industriellen Rahmenbedingungen durch.

Wir haben ein außerordentliches Interesse daran, dass branchenspezifische Wachstums- und Entwicklungshemmnisse beseitigt werden.

Alle hier skizzierten industriepolitischen Maßnahmen sind unabdingbar, um das ehrgeizige Ziel zu erreichen, die Europäische Union bis 2010 zur weltweit dynamischsten und wettbewerbsfähigsten Wirtschaftsregion zu entwickeln.

Diese Lissabon-Strategie ist als gemeinschaftliche Anstrengung aller Mitgliedstaaten nicht zu ersetzen. Sie muss im wesentlich breiteren Umfang als bisher national und branchen- bzw. sektorspezifisch unterstützt werden.

Aus dem maritimen Bereich hat die europäische Schiffbauindustrie mit ihrer Initiative „LeaderSHIP 2015“ einen Beitrag geleistet, der in die richtige Richtung weist.

„LeaderSHIP 2015“ ist – da sage ich vielen von Ihnen nicht Neues – ein ehrgeiziges Programm, mit dem die europäische Schiffbauindustrie ihre Zukunft in einem Wachstumsmarkt langfristig sichern will.

Es soll die bestehende Technologieführerschaft in ausgesuchten Marktsegmenten sichern, Innovationen und Know-how fördern und schützen, die Ausrichtung auf den Kunden stärken, die Struktur des Industriezweigs verbessern und wissensbasierte Produktionen entschlossen unterstützen.

Die Schiffbau- und Schiffsausrüstungsbranche der Europäischen Union soll auf diese Weise bis 2015 zum Weltmarktführer werden.

Man kann sagen: „LeaderSHIP 2015“ ist die Lissabon-Strategie der europäischen Schiffbauindustrie.

Aber auch hier bedarf es einer nationalen Untersetzung.

Wir wissen alle, wie sehr sich die deutsche Schiffbauindustrie, die durchweg in privater Hand und stark mittelständisch geprägt ist, von den Schiffbauindustrien anderer EU-Länder unterscheidet.

Das wurde ganz aktuell im Zusammenhang mit den öffentlichen Diskussionen über europäische Werftenverbände sehr deutlich.

Ich habe deshalb sehr bewußt auch im Deutschen Bundestag erklärt, dass die Bundesregierung keinen Werftenverbund mit Staatsunternehmen unterstützen wird. Für uns bleibt unabdingbare Voraussetzung, dass nur konsolidierte Privatunternehmen in eine europäische Kooperation unter Gleichen eintreten.

Da vermisse ich eine klare, auf die weltweite Wettbewerbssituation zugeschnittene europäische Zukunftsstrategie.

Ein Benchmarking, das aufzeigt, wo die Branche gute Chancen hat und wo sie mehr als bisher tun muss, halte ich für überfällig.

Ich kann mir vorstellen, dass auch dazu von der Maritimen Konferenz die nötigen Impulse ausgehen und dass diese Anregung geprüft wird.

Sehr verehrte Damen und Herren,

ich bin zuversichtlich, dass es uns gelingt – gerade bei der derzeit guten Auftragslage – auch für die Zukunft erfolgversprechende Konzepte zu erarbeiten.

In diesem Sinne: Leinen los und volle Kraft voraus!”

**Vierte
Nationale
Maritime Konferenz**

am 25. Januar 2005
im Congress-Centrum
Freie Hansestadt Bremen

Programm

8.15 Uhr, Hanse Saal
Congress – Centrum Bremen

Eröffnungsplenum

Begrüßung
durch den Bürgermeister
der Freien Hansestadt Bremen,
Dr. Henning Scherf

Grußwort
des Bundesministers für Wirtschaft und
Arbeit,
Wolfgang Clement

Grußwort
der Bundesministerin für Bildung und
Forschung,
Edelgard Bulmahn

Grußwort
des Bundesministers für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit
Jürgen Trittin

Grußwort
des Bundesministers für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
Dr. Manfred Stolpe

Gastreferat
Des norwegischen Wirtschaftsministers
Børge Brende

Weiterer Programmablauf

09.15 - 11.30 Uhr: Workshopberatungen

11.30 - 12.00 Uhr: Kaffeepause

12.00 - 13.30 Uhr: Workshopberatungen

13.30 – 14.45 Uhr: Mittagessen, Kaffee

Abschlussplenum

15.00 Uhr Hanse Saal

Rede des Vizepräsidenten
der Europäischen Kommission
Günter Verheugen

**Berichte
der Vorsitzenden der Workshops**

**Rede
des Bundeskanzlers Gerhard Schröder**

Workshop 1**Schiffbau in Deutschland –
Zukunft durch Innovation und
Wettbewerb**

Teil I:
Wettbewerbsfähigkeit durch
Strukturverbesserungen und Innovation

Teil II:
Zukunft des deutschen Marineschiffbaus

Ort:

Focke-Wulf Saal**Workshop 2****Deutsche Seeschifffahrt im
internationalen Wettbewerb**

Ort:

Hanse Saal

Vorsitz:

Georg Wilhelm Adamowitsch
Staatssekretär im Bundesministerium für
Wirtschaft und Arbeit

Podium:

Volker Kröning, MdB
Mitglied des Haushaltsausschusses

Reinhold Robbe, MdB
Vorsitzender des Verteidigungsausschusses

Dr. Otto Ebnet
Minister für Wirtschaft
des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Jutta Blankau
Bezirksleiterin IG Metall Küste

Dr. Klaus Borgschulte
Vorsitzender des Vorstandes ThyssenKrupp Marine
Systems AG

Bernard Meyer
Vorsitzender des VSM,
Geschäftsführ. Gesellschafter der Jos. L. Meyer
GmbH

Hans-Joachim Pflocks
Partner Corporate Finance PwC Deutsche Revision

Klaus Lorenz
Vorsitzender der Geschäftsführung SAM Electronics
GmbH

Vizeadmiral Lutz Feldt
Inspekteur der Deutschen Marine

Friedrich Lürßen
Sprecher der Geschäftsführung Lürßen-Werft GmbH
& Co.KG

Peter Grosch
Geschäftsführer Ressort Vertrieb MTU
Friedrichshafen

Vorsitz:

Konsul Horst Rahe
Senator E.h., Geschäftsführ.
Gesellschafter der
Deutschen Seereederei GmbH

Podium:

Annette Faße, MdB
Stellv. Vorsitzende des Verkehrsausschusses

Ralf Nagel
Staatssekretär Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen

Dr. Josef Lange
Staatssekretär Ministerium für Wissenschaft
und Kultur Niedersachsen

Dieter Benze
Bundesvorstand Gewerkschaft Ver.di

Frank Leonhardt
Vorsitzender des Verbandes Deutscher Reeder

Rolf Steil
Vorsitzender der Geschäftsführung der
Agentur für Arbeit Hamburg

Workshop 3**Die deutschen Häfen –
Verkehrsdrehscheiben in der
Transportkette**

Ort:

Borgward Saal

Vorsitz:

Dr. Peter Gloystein

Bürgermeister, Senator für Wirtschaft und
Häfen, Senator für Kultur der Freien
Hansestadt Bremen

Podium:

Uwe Karl Beckmeyer, MdB

Mitglied des Verkehrsausschusses

Rainer Steenblock, MdB

Mitglied des Verkehrsausschusses,
des Auswärtigen Ausschusses und
des Ausschusses für EU-Angelegenheiten

Angelika Mertens

Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen

Gunnar Uldall

Senator für Wirtschaft und Arbeit
der Freien und Hansestadt Hamburg

Jan Kahmann

Bundesvorstand Gewerkschaft Ver.di

Detthold Aden

Vorsitzender des Vorstandes des ZDS e.V. und
Vorsitzender des Vorstandes BLG Logistics Group
AG & Co. KG

Erich Staake

Sprecher des Vorstandes Duisburger Hafen AG

Georg Waischnor

Managing Direktor ShortSeaShipping Promotion
Center

Dr. Ulrich Bauermeister

Geschäftsführer Hafentwicklungsgesellschaft
Rostock mbH

Workshop 4**Forschung und Entwicklung für das
maritime Deutschland von Morgen**

Teil I:

Über technologische Exzellenz zur
Weltmarktführung

Teil II:

Weltmärkte für die deutsche
Meerestechnik erschließen

Ort:

Lloyd Saal

Vorsitz:

Wolf-Michael Catenhusen

Staatssekretär im Bundesministerium
für Bildung und Forschung

Podium:

Jürgen Kennemann

Vorsitzender der Geschäftsführung Aker Ostsee
und Vizepräsident Aker Yards ASA

Wolfgang Bühr

Geschäftsführer Flensburger
Schiffbau-Gesellschaft mbH & Co. KG

Dr.-Ing. Alexander Nürnberg

Geschäftsführer HATLAPA
Uetersener Maschinenfabrik GmbH & Co.

Prof. Dr.-Ing. Stefan Krüger

Technische Universität Hamburg-Harburg

Prof. Dr.-Ing. Robert Bronsart

Universität Rostock

Prof. Dr. Bernd Rohwer

Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Schleswig-Holstein

Dr. Ingo Bretthauer

Geschäftsführer Joh. Heinr. Bornemann GmbH

Prof. Dr. Peter Herzig

Direktor IFM-GEOMAR Leibniz-Institut für
Meereswissenschaften
an der Universität Kiel

Margitta Hohmann

Direktorin Atlas Elektronik GmbH

Workshop 5**Die Offshore-Windenergieindustrie in
Deutschland – Perspektive für
Wirtschaft und nachhaltige
Energieversorgung**

Teil I:
Wirtschaft und regionale Wertschöpfung

Ort:

Kaisen Saal

Vorsitz:

Jens Eckhoff
Senator für Bau, Umwelt und Verkehr der
Freien Hansestadt Bremen

Podium:

Marco Bülow, MdB
Mitglied im Ausschuss für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

Prof. Dr. Fritz Vahrenholt
Vorsitzender des Vorstandes REpower Systems AG

Andreas Nauen
Manager Siemens Wind Power

Jörg Kuhbier
Geschäftsführer Offshore Forum Windenergie

Heino Bade
Bezirksleitung IG Metall Küste

Peter Viergutz
Geschäftsführer OTP Offshore Technologie
Projektentwicklungsgesellschaft mbH
Mecklenburg-Vorpommern

Hans Kahle
Technischer Leiter F + Z Baugesellschaft mbH

Bogislaw von Langenn-Steinkeller
Abteilungsleiter Vereins- und Westbank AG

Workshop 5**Die Offshore-Windenergieindustrie in
Deutschland – Perspektive für
Wirtschaft und nachhaltige
Energieversorgung**

Teil II:
Strategieausblick Offshore

Ort:

Kaisen Saal

Vorsitz:

Jens Eckhoff
Senator für Bau, Umwelt und Verkehr der
Freien Hansestadt Bremen

Podium:

Michaele Hustedt, MdB
Mitglied im Ausschuss für Wirtschaft und Arbeit und
im
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit

Rainer Hinrichs-Rahlwes
Abteilungsleiter
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit

Henning Bindewies
Abteilungsleiter
Niedersächsisches Ministerium für den ländlichen
Raum, Ernährung, Landwirtschaft und
Verbraucherschutz

Stephan Kohler
Geschäftsführer Deutsche Energie-Agentur GmbH

Thorsten Herdan
Geschäftsführer VDMA, Kraftmaschinen

Hermann Albers
Bundesvorstand Bundesverband Windenergie e.V.

Prof. Dr. Peter Ehlers
Präsident Bundesamt für Seeschifffahrt und
Hydrographie

Carlo Schmidt
Geschäftsführer Offshore Ostsee Wind AG

Rede von Herrn Bürgermeister Dr. Henning Scherf zur Eröffnung der vierten Nationalen Maritimen Konferenz in Bremen ^{*)}

Sehr geehrte Damen und Herren,

es ist für mich eine besondere Freude, dass Bremen Gastgeber der Vierten Nationalen Maritimen Konferenz sein darf. Diese Konferenz hat sich seitdem sie im Jahre 2000 in Emden erstmals stattfand, zu einer ganz wichtigen Institution entwickelt: Durch sie wird die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der maritimen Wirtschaft für den Wirtschaftsstandort Deutschland gegenüber einer breiten Öffentlichkeit herausgestellt. Welche Bedeutung dieser Konferenz inzwischen beigemessen wird, kann man auch schon daran ermessen, dass auf dem Podium das halbe Bundeskabinett sitzt – ich heiße Edelgard Buhlmahn, Wolfgang Clement, Manfred Stolpe und Jürgen Trittin ganz herzlich bei uns in Bremen willkommen. Besonders freue ich mich auch, den norwegischen Wirtschaftsminister Børge Brende hier begrüßen zu dürfen. Heute Nachmittag werden noch der Bundeskanzler und der neue EU-Kommissar Günther Verheugen hier zu Gast sein: Dass sie alle den Weg nach Bremen zur heutigen Konferenz finden, ist ein deutliches Zeichen dafür, dass der maritimen Wirtschaft in Deutschland wieder die ihr zustehende Bedeutung beigemessen wird.

Unsere Stadt lebt seit Jahrhunderten von der maritimen Industrie. Auch wenn auch wir einen Strukturwandel durchlebt haben, der in vielen Bereichen schmerzlich war – denken Sie an die AG Weser oder den Bremern Vulkan – so sind die Häfen und die mit ihnen verbundenen Unternehmen auch heute noch ein ganz zentrales Standbein der Bremischen Wirtschaft. Und nicht nur in Bremen: Die Hafenwirtschaft ist bei der gegenwärtig insgesamt schwachen Konjunktur eine der wenigen Wachstumsbranchen in unserem Land. Der Containerverkehr wird sich bis zum Ende dieses Jahrzehntes rapide entwickeln. Neue wachsende Märkte entstehen, vor allem im Baltikum und in Russland. Die Containerumschlagskapazität in deutschen Häfen wird sich voraussichtlich in den nächsten 15 Jahren verdoppeln. Immer größere Containerschiffe werden für die Zukunft geplant. Rotterdam, Antwerpen und Asien stellen sich bereits auf diese Schiffe ein. Es ist von herausragender Bedeutung, dass wir hier nicht ins Hintertreffen geraten. Deswegen investieren wir trotz unserer schwierigen Haushaltslage in unsere Häfen. Mit dem Containerterminal IV (CT IV) entsteht in Bremerhaven die nächste und letzte Erweiterung des dortigen Containerterminals. Wir schaffen damit das größte zusammenhängende Containerterminal in Europa. Gleichzeitig investieren wir auch in die Modernisierung des Autoumschlags. Mehr als eine Million Autos werden Jahr für Jahr über Bremerhaven umgeschlagen.

^{*)} Von der Senatskanzlei der Freien Hansestadt Bremen autorisiertes Manuskript

Das Wachstum von Schifffahrt und Hafenwirtschaft wird jedoch über diese Kapazitätserweiterungen hinausgehen. Das sagen uns alle Experten. Die Antwort auf diese Herausforderung heißt: Wir bauen in Wilhelmshaven den deutschen Tiefwasserhafen, den Jade-Weser-Port.

Dieser Tiefwasserhafen ist eine ökonomische Notwendigkeit und eine große Chance. Eine Chance vor allem für die Region und für neue Arbeitsplätze. Insgesamt gehen die Experten davon aus, dass zwischen zwei- und fünftausend neue Arbeitsplätze durch den Jade-Weser-Port geschaffen werden. Das ist eine beeindruckende Zahl und eröffnet auch gerade jungen Leute aus der Region gute Perspektiven. Ich finde, das ist eine tolle und ermutigende Entwicklung. Bremen steht hinter dem Jade-Weser-Port und deswegen engagieren wir uns auch dafür: Mit einer Beteiligung von 20 % sind wir Mitgesellschafter der Jade-Weser-Port Entwicklungsgesellschaft. Gemanagt wird das für Bremen von der bremenports GmbH & Co. KG. bremenports ist die erste privatrechtlich organisierte Hafengesellschaft eines Universalhafens in Deutschland. Durch sie werden die bremischen Häfen effizient und kundenfreundlich gemanagt – sie ist Vorbild für den Jade-Weser-Port und ich freue mich darüber, dass wir mit diesen neuartigen Management-Strukturen auch ein Stück Bremer Erfahrungen und Innovationsfreudigkeit in das Projekt Jade-Weser-Port einfließen lassen können.

Es ist schade, dass unsere Hamburger Freunde bei diesem spannenden Projekt bislang nicht dabei sein wollen. Aber hier ist die Tür nicht endgültig zugeschlagen – nach wie vor gilt unsere Einladung an Hamburg zur Zusammenarbeit, um dadurch die deutsche Hafenwirtschaft insgesamt zu stärken. Wir müssen eine starke Alternative zu Rotterdam und Antwerpen anbieten, und ich bin sehr zuversichtlich, dass wir das mit dem Jade-Weser-Port schaffen werden. Eines steht fest: zum Standort Wilhelmshaven gibt es keine sinnvolle Alternative: Die Wassertiefe, die günstigen Strömungsverhältnisse und die sturmgeschützte Lage am Jadebusen waren schon vor über 130 Jahren die Gründe, weshalb hier der wichtigste deutsche Marinehafen entstand. Es ist also nur konsequent und logisch, hier den deutschen Tiefwasserhafen entstehen zu lassen.

Natürlich dürfen wir beim Projekt Tiefwasserhafen die bestehenden Häfen nicht vernachlässigen, und weil wir heute hier in Bremen sind, nutze ich die Gelegenheit, um noch einmal deutlich darauf hinzuweisen, dass wir auf die Vertiefung der Außenweser angewiesen sind. Ich weiß, dass Jürgen Trittin das nicht so gerne hört. Gut, dass er heute bei uns ist und sich von so vielen fachkundigen Leuten aus erster Hand schlau machen kann. Und auch ich lasse mich hier überhaupt nicht beirren, denn die Leistungsfähigkeit des Containerterminals in Bremerhaven kann nur mit einer Vertiefung der Außenweser dauerhaft gesichert werden. Für

die Hamburger gilt natürlich gleiches: Für sie hat die Elbvertiefung ganz große Bedeutung. In diesem Zusammenhang ist eines ganz wichtig: Die großen deutschen Häfen – Hamburg, Bremen und ab 2010 Wilhelmshaven – müssen sich bei aller Konkurrenz als ein Team verstehen, denn nur im partnerschaftlichen Umgang miteinander haben wir die Chance, der Konkurrenz aus Antwerpen und Rotterdam Paroli bieten zu können.

Ich hoffe sehr, dass die heutige Konferenz dazu beiträgt, die herausragende Bedeutung der maritimen Wirtschaft für Deutschland weiter herauszustellen. Lassen Sie uns nicht nur heute gemeinsam daran arbeiten, denn die Stärkung der maritimen Wirtschaft ist eine Stärkung des Standortes Deutschland.

Ich wünsche uns allen eine gelungene, ergebnisreiche Konferenz und Ihnen allen viel Spaß in Bremen !

Von Lübeck nach Bremen

Grußwort des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit Wolfgang Clement anlässlich des Eröffnungsplenums der Vierten Nationalen Maritimen Konferenz

Es gilt das gesprochene Wort!

I. Entwicklung / Bedeutung der Maritimen Konferenz

Anrede

Wir treffen uns heute zum vierten Mal zur Nationalen Maritimen Konferenz.

Es war im Juni 2000, als Bundeskanzler Gerhard Schröder dazu in Emden den Startschuss gab. Es folgten die Konferenzen in Rostock im November 2001 und in Lübeck im Mai 2003.

Die heutige Vierte Nationale Maritime Konferenz belegt eindrucksvoll, wie gut die Initiative des Bundeskanzlers von der maritimen Wirtschaft angenommen worden ist. Das wird schon aus dem Teilnehmerinteresse deutlich: Nach Emden mit rund 300 Teilnehmern, Rostock mit rund 400 und Lübeck mit rund 500 erwarten wir heute weit über 800 Teilnehmer. Das ist eine Wachstumsrate von fast 300 Prozent! Die Nationalen Maritimen Konferenzen sind eine immer wichtiger werdende Kommunikationsplattform für die deutsche maritime Wirtschaft, für Unternehmen und Gewerkschaften, für die Wissenschaft, die Administration und natürlich auch für die Politik.

Ich freue mich sehr, dass auch immer mehr Kabinettskolleginnen und -kollegen ihr Engagement für die maritime Wirtschaft durch ihre Präsenz hier in Bremen deutlich machen. Sie alle tragen zum Erfolgsmodell "Maritime Konferenz" bei, einem Modell, das nach meiner Wahrnehmung einzigartig ist. Es gibt kaum einen Wirtschaftszweig in Deutschland, in dem es ein ähnlich intensives Zusammenwirken gibt, ein Zusammenwirken aller Glieder der Wertschöpfungskette mit dem Ziel, gemeinsam mehr Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftszweiges zu erreichen.

Ich denke, Sie können mir zustimmen,

wir haben heute ein wesentlich höheres Niveau der Vernetzung und sind auch mit der Bildung maritimer Cluster gut voran gekommen. Beides waren zentrale Ziele der im Jahre 2000 in Emden verabschiedeten "Leitlinien der Bundesregierung zur Förderung der maritimen Wirtschaft".

II. Schifffahrtsstandort Deutschland

Diese Vierte Maritime Konferenz findet in einer Zeit statt, in der der Schifffahrtsstandort Deutschland - trotz des erheblichen internationalen Wettbewerbs, in dem er sich seit Jahren behaupten muss - einen geradezu rasanten Aufschwung erlebt. Aufgrund der positiven Lage auf den Schiffsmärkten und der erheblichen Ausweitung der Flotte unter deutschem Management ist für die Jahre 2004 und 2005 mit signifikanten Steigerungen des Umsatzes zu rechnen. Von diesem Aufschwung in der Schifffahrt profitieren - worauf ich gestern schon hinwies - sowohl die deutsche Werft- und Schiffbauzulieferindustrie als auch der Dienstleistungs- und Finanzierungssektor. Vor allem das prognostizierte enorme Anwachsen des Containertransports über See wird für den Schifffahrtsstandort Deutschland zunehmend an Bedeutung gewinnen, zumal von hier aus die weltgrößte Containerflotte betrieben wird.

Mit der Flotte wachsen auch die Managementaufgaben und damit die Zahl der Landbeschäftigten. Sie steigt seit 1999 - seit Einführung der Tonnagesteuer - kontinuierlich an. Diese Entwicklung wird sich fortsetzen, wenn es gelingt, die Rahmenbedingungen zur weiteren Entwicklung des Schifffahrtsstandortes Deutschland entsprechend zu gestalten. In dieser insgesamt sehr günstigen Lage ist es wichtig, dass von dieser Vierten Maritimen Konferenz positive Signale für die weitere Entwicklung ausgehen. Wir erwarten, dass alle fünf Workshops dazu gute Gelegenheiten bieten.

III. Abkehr von Subvention

Seit der maritimen Konferenz in Lübeck ist ein sehr wichtiger Prozess des Umdenkens in Gang gekommen.

Dazu gehört, dass wir uns in Deutschland mehr und mehr von der Vorstellung lösen müssen, Probleme müssten in erster Linie durch Hilfen des Staates gelöst werden. Demgegenüber gilt, dass wir staatliche Hilfen wieder als Hilfen zur Selbsthilfe verstehen und auch so handhaben müssen. Das gilt für die Ausgestaltung der Innovationsförderung, die wir als eine Art Risikobeteiligung verstehen mit einer Rückzahlungspflicht, wenn die Produkteinführung erfolgreich verlaufen ist und die Unternehmen aus der Innovation wirtschaftliche Vorteile ziehen.

Ein anderes Beispiel für das Fördern und Fordern sind unsere Vereinbarungen des Maritimen Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt. Hier hat die Bundesregierung wichtige Impulse und Anreize für den Schifffahrtsstandort Deutschland gegeben. Und auf Seiten der Bündnispartner in der deutschen Seeschifffahrt werden - darauf deuten die Entwicklungstrends hin - bis Ende des Jahres die vereinbarten Ziele ebenfalls erreicht. Mit der Modifikation der Schiffsmechaniker-Ausbildungs-VO sind die Bündnispartner

übrigens noch über die Vereinbarungen von Lübeck hinausgegangen. Das ist besonders hervorzuheben, weil dadurch deutlich wird, dass sich die Bündnispartner gemeinsam in der Verantwortung sehen, dem Maritimen Bündnis zum Erfolg zu verhelfen.

Nur mit einem solchen Ansatz werden wir auch die Veränderungen und Anpassungen unserer Wirtschaft zuwege bringen, die notwendig sind, um in den Herausforderungen des globalen Wettbewerbs bestehen zu können.

IV. Von Lübeck nach Bremen

Ich meine, dass wir uns über "eine ganze Reihe" von Erfolgen seit Lübeck freuen können. Das soll auch darauf hinweisen, dass noch nicht alle Ziele realisiert worden sind. Es muss uns klar sein, dass trotz voller Auftragsbücher bei den Werften an der deutschen Nord- und Ostseeküste und auch angesichts rasant wachsender Umschlagszahlen der deutschen Seehäfen noch eine erkleckliche Zahl von Aufgaben einer guten Lösung harret.

Als wichtigste möchte ich nur nennen:

Im Bereich Schiffbau eine deutliche Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit durch Innovation, durch Kooperation und durch ein Benchmarking, das dem deutschen Schiffbau seine Stärken, aber auch seine Schwächen und die Investitionsnotwendigkeiten im internationalem Vergleich aufzeigt,

im Bereich Seeschifffahrt die Verstärkung der Ausbildungsbemühungen zur Sicherung ausreichenden Nachwuchses und die Fortsetzung des Rück-Flaggungs-Versprechens auch über das Jahr 2005 hinaus,

für den Bereich Hafenwirtschaft verspreche ich Ihnen, dass die Bundesregierung sich ganz massiv für eine substanzielle Änderung des Entwurfes der EU-Port-Package-Richtlinie einsetzen wird, die den Erfordernissen der deutschen Seehäfen gerecht werden muss

Und es kommen weitere wichtige Themenfelder hinzu.

Ich lade Sie deshalb ein, hier und heute Ihr ganzes Wissen, Ihre Erfahrung und Ihr Können einzusetzen, damit uns die Vierte Nationale Maritime Konferenz in Bremen erneut ein Stück voran bringt, die Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit der deutschen maritimen Wirtschaft zu sichern.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Grußwort
der Bundesministerin für Bildung und Forschung
Edelgard Bulmahn

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Scherf,
liebe Kollegen,
meine sehr geehrten Herren und Damen,

I.

ich freue mich, Sie in der Hansestadt Bremen begrüßen zu können. Ihnen, sehr geehrter Herr Bürgermeister Scherf, danke ich für die gezeigte Gastfreundschaft.

Hier in Bremen, wo Seehandel, Seefahrt und Schiffbau schon immer eine große Rolle gespielt haben, äußerte Joachim Ringelnatz, einer der eigenwilligsten Humoristen deutscher Sprache, einmal voller Hochachtung: *„Hier gelt ich nix und würde gern was gelten, denn diese Stadt ist echt, und echt ist selten.“*

Ob er heute noch genauso empfinden würde, werden wir wohl nie erfahren. Aber aus seinen kauzigen Balladen vom „Seemann Kuttel Daddeldu“ wissen wir, dass sein Herz der Seefahrt gehörte. Ich bin sicher, er hätte es gern gesehen, dass die 4. Nationale Maritime Konferenz in Bremen stattfindet.

Ringelnatz jedenfalls wusste ganz genau, welche Rolle das Meer als Wirtschafts- und Verkehrsraum für die Stadt spielt. Daran hat sich bis heute nichts geändert. Das gilt aber nicht nur für diese alte Hansestadt. Für die gesamte deutsche Küstenregion bietet die maritime Wirtschaft nach wie vor gute Perspektiven für Arbeit, Wachstum und Wohlstand.

II.

Meine Herren und Damen,

Deutschland ist ein exportorientiertes Land. Für uns sind die maritime Industrie und der Transport von Gütern auf Weltmeeren, Küstengewässern und Binnenwasserstraßen von existenzieller Bedeutung. Die maritime Industrie stellt einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor für unser Land dar, der mit einer jährlichen Wertschöpfung von rund 15 Milliarden Euro vielen Menschen dauerhafte Beschäftigung und gute Entwicklungschancen bietet.

Die schiffs- und meerestechnische Industrie durchläuft derzeit einen grundlegenden Strukturwandel, der Risiken beinhaltet, aber auch enorme Chancen bietet. Diese Chancen wollen wir nutzen. Deshalb müssen wir in Deutschland alles dafür tun, um die Innovations- und

Wettbewerbsfähigkeit unserer Unternehmen weiter zu steigern. Das BMBF fördert diesen Prozess, indem es konsequent auf Forschung, Bildung und Innovation setzt. Erfolge lassen sich hier – wie auch in anderen Handlungsfeldern – viel schneller erreichen, wenn die verantwortlichen Akteure aus Wirtschaft und Politik an einem Strang ziehen.

Die inzwischen zur festen Institution gewordenen nationalen maritimen Konferenzen haben sich dabei als äußerst wirkungsvolles Instrument erwiesen. Viele der in Emden, Rostock und Lübeck beschlossenen Maßnahmen haben zu beachtlichen Ergebnissen für die deutsche Schiffbauindustrie geführt. Diese Erfolge konnten aber auch deshalb verbucht werden, weil sich die Bundesregierung sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene entschlossen für die Interessen der Wirtschaft eingesetzt hat.

III.

Meine Herren und Damen,

Bildung, Forschung und Innovation sind die Felder, auf denen die Weichen für eine sichere Zukunft der deutschen maritimen Industrie gestellt werden. Die Bundesregierung steht deshalb für eine Förderpolitik, die beide Seiten in den Blick nimmt, die also Kreativität und Leistungsfähigkeit aller Akteure des maritimen Wirtschaftsstandortes Deutschland fördert und gleichzeitig innovationsfördernde Strukturen schafft.

Mit dem **„Bildungsnetzwerk Schiffs- und Meerestechnik“** passen wir das Bildungsangebot den veränderten Strukturen der Arbeitswelt und den Anforderungen des internationalen Wettbewerbs an. Gerade mit attraktiven Studienmöglichkeiten wollen wir mehr junge Menschen aus unserem Land für diese Themen gewinnen und sie hervorragend ausbilden, aber gleichzeitig auch exzellente Nachwuchskräfte aus aller Welt anziehen.

Engagierte und qualifizierte Menschen sind das unverzichtbare Fundament für technologische Exzellenz. Darüber hinaus aber steht und fällt die Zukunft unseres maritimen Wirtschaftsstandortes mit der engmaschigen Vernetzung der gesamten Wertschöpfungskette. Je frühzeitiger alle Akteure aus Wirtschaft und Wissenschaft miteinander kooperieren und je besser Förderprogramme darauf ausgerichtet werden, desto größer sind unsere Chancen, im weltweiten Innovationswettbewerb das Tempo vorzugeben.

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

Das Programm ist im Vorjahr positiv evaluiert worden. Die Umsätze und Exportquoten der geförderten Unternehmen sind deutlich gestiegen. Das zeigt, dass die rund 80 Millionen Euro, die wir in den vergangenen fünf Jahren in die Technologieentwicklung der Schiffs- und Meerestechnik investiert haben, gut angelegtes Geld waren.

Wir werden deshalb das Programm bis 2010 fortschreiben. Im Zentrum stehen weiterhin Forschungsprojekte, die der Entwicklung von Produktinnovationen und Prozessoptimierungen mit Pilotcharakter und großer Hebelwirkung für die gesamte Branche dienen.

Beispiel Schiffbau: Nur wenn es uns gelingt, mit durchgreifenden Innovationen technologisch überlegene Produkte zu entwickeln und zugleich die Kosten zu senken, bleiben wir konkurrenzfähig. Wichtig ist auch, dass wir die führende Stellung in punkto Sicherheit und Umweltfreundlichkeit festigen. Das verschafft uns einen zusätzlichen Wettbewerbsvorteil.

Genau diese Strategie, also die Entwicklung von Spezialschiffen und neuen Schiffstypen, die Effizienz und höhere Leistungsfähigkeit mit Sicherheit und Umweltschutz kombinieren, ist inzwischen das Erfolgsrezept der deutschen Schiffbauindustrie.

Ich freue mich ganz besonders darüber, dass diese Erfolge inzwischen auch zu **mehr Beschäftigung** führen. Sechs namhafte deutsche Werften haben in der Laufzeit unseres Förderprogramms ihr Arbeitsplatzangebot um immerhin etwa fünf Prozent steigern können.

Eine davon ist die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft, deren Mitarbeiterzahl sogar um rund sieben Prozent gewachsen ist und die ihrer gesamten Belegschaft eine Arbeitsplatzgarantie bis 2009 zusichern konnte. Volle Auftragsbücher machen es möglich! Und die füllen sich nicht von selbst, sondern sind Ausweis hoher technologischer Kompetenz, hier zum Beispiel bei der Anwendung rechnergestützter Entwürfe oder der Entwicklung und Einführung der Bus-Technologie, mit der sich der Verkabelungsaufwand an Bord von Schiffen drastisch reduzieren lässt.

Damit sich solche Erfolge häufen, wird die Bundesregierung gemeinsam mit Wirtschaft und Wissenschaft noch in diesem Jahr das „**Aktionsbündnis Zukunft Deutscher Schiffbau**“ auf den Weg bringen. Dabei wollen wir eine „**nationale Exzellenzinitiative Schiffbau**“ entwickeln und zur Grundlage einer koordinierten Forschungs- und Innovationspolitik machen.

Beispiel Meerestechnik: Auch hier ist es uns gelungen, Fortschritt und Beschäftigung weiter voranzubringen.

Stellvertretend dafür nenne ich hier die **Entwicklung einer Mehrphasenpumpe**, mit der es auf besonders wirtschaftliche und umweltverträgliche Art möglich ist, Erdöl und Erdgas vom Meeresboden aus an Land zu pumpen. Die Firma Bornemann, unter deren Federführung das Produkt entstanden ist, gilt heute weltweit als Technologie- und Marktführer für diese spezielle

Technik. Dies hat zur Schaffung von rund 100 neuen Arbeitsplätzen geführt. Erfreulich ist auch, dass jeder zehnte Mitarbeiter des mittelständischen Unternehmens ein Auszubildender ist. Damit stellt die Firma manches Großunternehmen in den Schatten!

Trotz aller Einzelerfolge bleibt festzuhalten, dass die deutsche Industrie ungeachtet ihrer technologischen Stärke in der Meerestechnik am derzeitigen Weltumsatz von rund 160 Milliarden Euro nur mit etwa zwei Prozent beteiligt ist. Das wollen wir ändern.

Die Bundesregierung wird deshalb mit der meerestechnischen Wirtschaft und Wissenschaft ein gemeinsames **Aktionskonzept „Go subsea“** erarbeiten. Ziel ist es, die Systemfähigkeit der deutschen maritimen Industrie im Bereich der Offshore- und Tiefenseetechnik zu stärken. Das soll möglichst in internationalen Bündnissen erreicht werden, zum Beispiel in Kooperation mit Norwegen, das bereits seine Bereitschaft zur Zusammenarbeit signalisiert hat.

IV.

Meine sehr geehrten Herren und Damen.

die Flutkatastrophe im Indischen Ozean hat uns auf furchtbare Weise vor Augen geführt, dass die Natur für uns Menschen auch im 21. Jahrhundert nicht beliebig beherrschbar ist.

Die Welt hat auf das schreckliche Unglück selten einig reagiert. Die enorme Hilfs- und Spendenbereitschaft rund um den Globus sind dafür ein eindrucksvoller Beleg.

Naturkatastrophen sind unvermeidbar. Die Folgen müssen zukünftig so gering wie möglich gehalten werden. Die von Tsunamis gefährdeten Regionen brauchen effiziente und schnelle Frühwarnsysteme. Dabei bietet die Bundesregierung den betroffenen Ländern Unterstützung an. Der Bundeskanzler hat mich beauftragt, hierfür die Koordinierung zu übernehmen.

In Deutschland haben wir Kompetenzen aufgebaut, die wir international zur Verfügung stellen wollen. Mit dem Konzept zum Aufbau eines solchen Frühwarnsystems im Indischen Ozean hat die Helmholtz-Gemeinschaft bereits zu Jahresbeginn eine technologisch überzeugende Lösung vorgestellt, die weltweit auf Interesse gestoßen ist und auch die Unterstützung unserer französischen und britischen Partner findet.

Ich habe dieses Konzept am 18. Januar der UN-Konferenz in Kobe vorgestellt und einen deutschen Beitrag zum Aufbau des Systems angeboten. Zurzeit wird in internationalen Verhandlungen geklärt, wie ein Frühwarnsystem für den Indischen Ozean in internationaler Kooperation und unter Schirmherrschaft der Vereinten Nationen umgesetzt werden kann.

Das Thema Frühwarnsystem muss uns allerdings auch in Europa selbst beschäftigen. Historische Aufzeichnungen belegen, dass insbesondere das Mittelmeer durch Seebeben,

Vulkanausbrüche und Hangrutschungen gefährdet ist. Ein zuverlässiges, schnelles und kostengünstiges Frühwarnsystem kann auf vorhandenen Konzepten aufbauen. Die deutschen Geowissenschaften, die Meeresforschung und Meerestechnik sind bereit, diese Herausforderungen zu meistern.

V.

Meine Herren und Damen,

der Schiffbau und die Meerestechnik in Deutschland sind ganz klar im Aufwind. Jetzt geht es darum, den Schwung zu nutzen und eine zukunftsstarke „Hightech“-Industrie zu etablieren. Diese Konferenz will dafür einen Beitrag leisten. Dafür wünsche ich uns allen den größtmöglichen Erfolg.

Grußwort
des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
Jürgen Trittin

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, lieber Hennig,
lieber Borge Brende,
liebe Edelgard,
sehr geehrte Kollegen Clement und Stolpe,
meine Damen und Herren,

als Bremer freue ich mich sehr, dass meine Heimatstadt heute der Austragungsort der 4. Maritimen Konferenz ist.

Die hohe Politikerdichte hat Gründe: Meere sind zwar die riesigen Räume außerhalb menschlicher Siedlungsgrenzen – aber sie liegen im Zentrum unserer Interessen:

Zwei Drittel aller Welthandelsgüter werden auf den Meeren transportiert.

Sie spielen eine wichtige Rolle bei der Energiegewinnung, für Ernährung, Sport und Freizeit.

Die Erforschung der Meere macht große Fortschritte. Trotzdem stehen wir bei der Erforschung ihres Potenzials erst am Anfang.

Kurz: Die Meere sind eine wichtige Grundlage für das Leben auf der Erde.

Als Umweltminister bin ich primär bei drei Bereichen der maritimen Wirtschaft engagiert:

- bei der **Nationalen Hafenkonzption**
- im klassischen **Meeresschutz** und
- bei der Nutzung der **Windenergie im Offshorebereich**.

Stärkung der deutschen Häfen durch Arbeitsteilung

Mit dem Wachstum der Weltwirtschaft wächst auch das Transportaufkommen auf See – etwa um den Faktor drei. Deutschland hat hier, gerade mit Blick auf die nach Osten erweiterte EU und Russland, riesige wirtschaftliche Chancen. Dies belegen die eindrucksvollen Wachstumszahlen der deutschen Häfen.

Und wir haben eine große Verantwortung: Wir müssen dafür sorgen, dass möglichst viele dieser Transporte nicht über Land, sondern zu Wasser stattfinden. Hier spielt die Stärkung des *Feeder*-Verkehrs, hier spielt *short sea shipping* eine zentrale Rolle.

Wir wollen die Hafenwirtschaft stärken. Da ist es gut – wenn jetzt im Sommer die Entscheidung für einen Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven fällt. Er spielt hierfür eine zentrale Rolle.

Die Bundesregierung entwickelt vor diesem Hintergrund ihre nationale Hafenkonzeption für die deutschen Nordseehäfen. Hierbei geht es darum, die Stärken der einzelnen Häfen in einer sinnvollen Arbeitsteilung zur Geltung zu bringen. Das wäre sonst ein teures Wettrennen, bei dem jeder Hafen nur kurz die Nase vorn hätte und der Sieger am Ende immer Rotterdam hieße.

Selbstverständlich müssen hierbei alle Fragen bedacht werden:

- ↳ das gilt für die **Deichsicherheit**, angesichts des Klimawandels eine wachsende Herausforderung
- ↳ das gilt für den **Naturschutz** – und dann ist es, will man etwa die Außenweser vertiefen, verehrter Herr Bürgermeister, nicht klug, wenn man FFH-Gebiete nicht meldet. Der Schutzstatus von gemeldeten und potenziellen FFH-Gebieten ist der gleiche. Nur bei einer Nichtmeldung riskiert man außer Rechtsunsicherheit bei einem Eingriff auch noch die Zahlung eines Zwangsgeldes,
- ↳ das gilt schließlich für die **Finanzierung**, die den Prioritäten der Hafenkonzeption entsprechend gestaltet werden muss. Übersteigt doch schon heute der vordringliche Bedarf für Erhalt und Ausbau der Bundeswasserstraßen den finanziellen Rahmen um mehr als 400 %.

Meere nachhaltig nutzen

Borge Brende weiß aus seiner früheren Tätigkeit, dass die Nutzung und der Schutz der Meere in einem spannungsreichen Verhältnis stehen können. Die radioaktiven Ableitungen aus Sellafield und La Hague schädigten die Vermarktungsfähigkeiten der norwegischen Lachsfarmen – die mit ihren Ableitungen wiederum einen Einfluss auf die Fauna des Meeres hatten.

Konsens ist national wie international, dass Meeresschutz nur gelingen kann, wenn wir Meeresschutz integrativ betreiben. Meeresschutz muss in alle relevanten Politikbereiche integriert werden, auch in die Schifffahrts- und Fischereipolitik.

Wir haben mittlerweile auch in der Ausschließlichen Wirtschaftszone unsere Natura2000-Flächen identifiziert und nach Brüssel gemeldet.

Die Europäische Kommission wird Mitte dieses Jahres ein integriertes Schutzkonzept vorlegen: die Europäische Meeresstrategie. Deutschland bereitet parallel eine Nationale Meeresstrategie vor. Ziel ist ein ausgewogenes Gesamtkonzept, das die Europäische Strategie inhaltlich flankiert und nationale Politikziele definiert.

Alle Anrainerstaaten europäischer Meere müssen konkrete Maßnahmen für die nachhaltige Nutzung und den notwendigen Schutz der Meere entwickeln. Meeresumweltschutz darf nicht an den Grenzen der EU enden.

Offshore-Windkraft: Eine Chance für die Küste

Maritime Wirtschaft ist mehr als Seefahrt. Als Kind fuhr ich immer mit Tausenden Bremern zur AG Weser, wenn dort ein neues Schiff vom Stapel lief. Der Niedergang des Schiffbaus an der Küste hat uns massive Probleme gebracht. Doch auf einigen Werften – in Husum wie beim Bremer Vulkan - wird heute wieder industriell gearbeitet, finden Konstruktion und Stahlbau statt. Die in Norddeutschland besonders boomende Windindustrie hat hier neu für Arbeit und Beschäftigung gesorgt.

Dies wollen wir bestärken. Bis 2020 soll 20 % unseres heutigen Strombedarfs erneuerbar erzeugt werden. Die Offshore-Windenergie wird hierbei eine zentrale Rolle spielen. Die Bundesregierung hat hierfür die Grundlagen gelegt.

Mit dem Erneuerbare-Energien-Gesetz hat sie eine kalkulierbare Grundlage für den Ausbau der Windenergie auf See gelegt. Es stellt einen Anreiz für Investoren dar – und es ist gleichzeitig auf Kostendegression bedacht. Die Umlage für die erneuerbaren Energien wird – wenn man nicht Umsatz und Umlage verwechselt – 2020 deutlich geringer ausfallen als heute. Obwohl wir heute mit 10 % erst halb so viel Strom aus erneuerbaren Energien einspeisen wie für 2020 geplant.

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie hat bereits sieben Windparks auf hoher See genehmigt. Zwei Anträge wurden abgelehnt, weil die Meeresregion bei der EU als Natura-2000-Gebiet gemeldet ist. Die von der Bundesregierung geschaffenen Instrumente, die einen Ausbau der Offshore-Windkraft auf Kosten der Umwelt verhindern sollen, greifen also.

Im August 2003 wurde die erste Messplattform (FINO) in Betrieb genommen. Sie liefert u.a. wichtige Daten zur Windqualität und den Bauwerks-Belastungen. Wir erforschen außerdem, welche Fundamentkonstruktionen die Auswirkungen möglicher Kollisionen minimieren. Das ist wichtig, um Ölünfälle zu verhindern.

Auch Konflikte werden heute schon bedacht. Die Betreiber statten ihre Offshore-Windparks mit neuen elektronischen Systemen aus, die rund um die Energieanlagen die Verkehrssicherheit verbessern. Der gesamte Ausbau der Offshore-Windenergie ist vom Prinzip geprägt, Ökonomie und Ökologie zu verbinden.

Von der Offshore-Strategie profitiert die Küste: Denn der Ausbau der Windenergie vor der Küste dient dem Klimaschutz und lohnt sich wirtschaftlich.

Ich bin daher sehr gerne zur 4. Maritimen Konferenz gekommen. Ich freue mich, dass – mit der erstmaligen Teilnahme eines Umweltministers – auch gleich ein Workshop verbunden wird, der den Zusammenhang von Ökonomie und Ökologie thematisiert: ein Workshop zur **Offshore-Windenergie**.

Mit der Offshore-Windenergie entsteht ein neuer maritimer Wirtschaftszweig. Es ist einer der dynamischsten und innovativsten Wachstumsmärkte der Gegenwart. Die Windenergie ist - im Effekt - ein Konjunkturprogramm für die Küstenländer. Ich erwarte national bis 2030

- ↳ einen 15 %igen Stromanteil der Offshore-Windenergie,
- ↳ eine Investition von mehr als 45 Mrd. € und
- ↳ nochmals 10.000 neue Arbeitsplätze.

Gerade hier liegen auch riesige Exportchancen für die Bundesrepublik. Deutschland ist hier Technologieführer – wegen seiner guten Marktbedingungen.

Eine nachhaltige maritime Wirtschaft

Kooperation und Arbeitsteilung sind die richtige Antwort auf die Globalisierung. Sie müssen daher im Zentrum des deutschen Hafenkonzepts stehen.

Wir brauchen einen integrativen Ansatz im Meeresschutz.

Wir müssen die Chancen nutzen, die sich der Küstenregion beim Ausbau der erneuerbaren Energien bieten.

In diesem Sinne wünsche ich der 4. maritimen Konferenz einen guten Verlauf.

**Grußwort des Bundesministers für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
Dr. Manfred Stolpe**

Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Scherf,
liebe Kolleginnen und Kollegen,
liebe Freundinnen und Freunde der Seefahrt!

Lassen Sie mich zuerst danken für Ihre schnelle und großzügige Unterstützung der Seebebenopfer in Südostasien. Seeleute und Reeder wissen wie alle Menschen an der Küste von den Naturgewalten, von den Grenzen menschlicher Möglichkeiten und auch von der Notwendigkeit, Mitgefühl schnell in Hilfe umzusetzen.

Auch das Ministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat sofort gehandelt. Wir unterstützen Sri Lanka, damit dort die Hafenzufahrten wieder sicher gemacht werden können. Auch bei der Wrackortung und bei der Meeresboden-Neu-Vermessung sind unsere Fachleute dabei. Die Leistungsfähigkeit deutscher Ingenieure, Planungs- und Entwicklungsfachleute haben wir gemeinsam mit den Verbänden der Bauwirtschaft und mit deutschen Firmen vor Ort gebündelt. So konnte dieses Potenzial schnell zur Verfügung stehen, um die Infrastruktur wieder aufzubauen. Nach der ersten Notversorgung sind jetzt eine gesicherte Trinkwasserversorgung, Schul- und Krankenhausbauten, sowie intakte Straßen, Brücken und Flughäfen nötig. Und natürlich auch viele Seetransporte. Lassen Sie uns also alle weiter helfen!

Unser heutiges Treffen war lange vor der Katastrophe in Südostasien geplant. Wir wollen sehen, was aus den Absprachen von Lübeck geworden ist. Vertrauen ist gut, aber Kontrolle ist nötig. Gleich vier Ministerinnen und Minister treten deshalb hier an.

Wir erleben zur Zeit eine Phase des Aufschwungs in der Seeschifffahrt. Die Ertragssituation auf den internationalen Fracht- und Chartermärkten ist günstig und die Nachfrage nach zusätzlichem Schiffsraum ist groß. Deutsche Reeder wollen bis Ende 2008 590 neue Schiffe bauen im Wert von ca. 20 Mrd. €. Europaweit erwarten wir ein stark anwachsendes Güterverkehrsaufkommen. Das ist für unser Verkehrssystem, für die Verkehrspolitik und die Verkehrswirtschaft eine große Herausforderung. Für Deutschland ist ein Wachstum um 64% auf rund 600 Mrd. Tonnenkilometer im Jahr 2015 prognostiziert. Das verstärkt die Notwendigkeit, neben der Bahn den Wasserweg mehr als bisher zur Entlastung der Straße einzubeziehen. Mit

der EU-Osterweiterung haben sich neue Chancen für unsere Häfen eröffnet. Der Sicherung und Stärkung des maritimen Standortes kommt auch deshalb eine wachsende Bedeutung zu. Diese positive Entwicklung der deutschen Seehäfen zeigt die Dringlichkeit, mit der wir unsere Standortpolitik umsetzen müssen. Der Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten der Seehäfen sowie deren Verbindung mit den Wirtschaftszentren sind zentrale Elemente unserer Seehafenpolitik. Sie bilden einen Investitionsschwerpunkt im Bundesverkehrswegeplan und seinen Ausbaugesetzen. Die Maut hilft bei der Sicherung der notwendigen Finanzierung mit. Wir wollen damit die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Nordseehäfen stärken.

Die Bundesregierung hat am 15. September entschieden, unverzüglich die detaillierten Planungen und Untersuchungen zur Fahrrinnenanpassung an der Elbe und Weser zu beginnen. Unsere Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist beauftragt, die Arbeit aufzunehmen. Diese Richtungsentscheidung ist ein eindeutiges Signal für die maritime Wirtschaft und für die Zukunft der Häfen. Wir sind uns bewusst, dass die Fahrrinnenanpassung den Anforderungen des Naturschutzes und der Deichsicherheit genügen muss. Deshalb nehmen wir den naturschutzfachlichen Planungsauftrag ernst. Die Anwohner können darauf vertrauen, dass Planung und Durchführung der Baumaßnahmen mit größter Sorgfalt erfolgen.

Deutschland lebt von seinem erfolgreichen Außenhandel. Dazu gehört eine hochwertige und leistungsfähige Handelsflotte. Dazu gehören aber auch ein qualifiziertes Arbeitskräftepotenzial und das maritime Know-how. Wir brauchen wieder eine Perspektive für den Seemannsberuf. Wir brauchen mehr junge Menschen, die sich für die Arbeit in der Seeschifffahrt entscheiden. Dies sind auch Ziele unserer maritimen Konferenzen. Vor fünf Jahren haben wir in diesem Zusammenhang ein Paket geschnürt aus Tonnagesteuer, Lohnsteuereinbehalt, Ausbildungsplatzförderung, neuer Schiffsbesetzungsverordnung und Schiffssicherheitsanpassung. Heute sind die positiven Wirkungen der Vereinbarung sichtbar. Wir haben die Rückkehr zahlreicher Reeder an den heimischen Standort registriert und können feststellen, dass auch ausländische Reedereiunternehmen ihre Aktivitäten nach Deutschland verlagern. Die Absprachen zur Rückflaggung auf der Dritten Nationalen Maritimen Konferenz in Lübeck waren ein wichtiges Signal für das maritime Know-how in Deutschland.

Wir haben als Bundesregierung unsere Zusagen eingelöst. Bitte werten Sie heute in den Arbeitsgruppen aus, wer noch Versprechen einzulösen hat. Diese Konferenz soll konkrete Sacharbeit leisten. Nennen Sie heute Aufgaben und Maßnahmen, die den maritimen Standort Deutschland weiter stärken können. Unser Ministerium ist zur Mitarbeit bereit. Wir haben langen Atem und wir halten Wort.

Speech by the Norwegian Minister of Trade and Industry
Børge Brende
Maritime Industries in Norway – Achievements and Perspectives

Excellencies,

Ladies and gentlemen

First of all, I would like to thank you for the invitation to address such an impressive gathering of maritime expertise.

Germany is a vital political and economic partner to Norway. Germany is Norway's second largest trading partner and we have a long tradition of fruitful industrial and technological cooperation.

Like in Germany the maritime industry in Norway is a significant sector of the economy. Norway has a history of taking advantage of the opportunities offered by the sea and our long coastline has been the foundation for an extensive maritime activity.

I will give you a presentation of certain aspects of the maritime industries in Norway.

Norway is a relatively small country with only 4.5 million inhabitants. At the same time we are the 23rd largest economy in the world in terms of GDP. And within the industry segments illustrated on this slide Norway is not doing too bad:

- Norway is the third largest exporter of oil and gas in the world.
- A rapidly growing supply industry is expanding to global petroleum markets. The Norwegian supply industry serves about 10 percent of the world market for offshore.
- Like Germany we have a long history in shipbuilding. This has also led to the development of a ship gear industry, now covering about 7 percent of the world market.
- Shipping is another key part of Norway's wide-ranging maritime environment. The Norwegian owned fleet is one of the largest commercial fleets in the world.

Competitive advantage and innovation

Globalisation represents both challenges and new opportunities for the maritime sectors in Norway. On the one hand, businesses around the world face stiffer competition. On the other, there are new market opportunities.

How should we stand out in the fierce international competition? The answer is not to hold on to yesterday's selective support regimes. Nor is the answer to create new barriers to trade. Such measures will only make us less wealthy.

No, I believe that if our competitors' products become cheaper, we will have to become better. By this I mean that we need to improve our ability to adjust to changes in the market and to see new market opportunities.

In today's globalised world, change happens faster. The business development director of Ericsson recently said to me:

"The products we produce today did not exist 20 years ago - and many of the products that we will produce in 20 years, do not exist today."

We must increasingly focus on the development of an innovative and knowledge-based industry, in order to remain capable of sustaining a high level of welfare.

The invention of the steam engine followed by the efficient steam ships made life hard for the majestic sailing ships and their supply industry. But for the society as a whole the innovation represented a tremendous step forward in increased welfare. Politicians representing the society should obviously not hinder such a development.

No, the only way to provide security for our society will be to stimulate our companies to be the ones bringing such inventions to the market. That is what innovation policy is all about.

Let me take a closer look at the Norwegian petroleum sector and its supply industry.

The Norwegian petroleum sector and supply industry

Today the petroleum industry is the largest of the industries linked to the maritime environment in Norway.

- We are the third largest exporter of oil, behind Saudi Arabia and Russia
- Norway is the third largest exporter of gas, behind Russia and Canada
- Norway is also an energy nation besides petroleum; We are the sixth largest hydropower producer in the world.

Norwegian offshore gas is piped through the world's largest offshore gas system, extending about 6 600 kilometers from the Norwegian continental shelf to mainland Norway, the UK and continental Europe. 34 percent of the Norwegian natural gas exports go to Germany.

German industry is an important partner to our energy industry, both as buyers of our oil and gas and through their activities on the Norwegian continental shelf. German activity on the Norwegian continental shelf goes back to 1979.

The Supply industry

Through its demand for goods and services, the petroleum sector generates substantial activity in land-based industry. The petroleum business has thereby been a foundation for the development of the Norwegian contracting and supply industry.

The Norwegian petroleum supply industry was in its youth mainly focused on serving the demand from the Norwegian continental shelf.

Having developed competitive high quality products and services to one of the most demanding petroleum provinces in the world, the supply industry is now to an increasing degree expanding internationally.

The expansion is based on the industry's experience and technological expertise. This is a natural development as the industry is facing a growing global market combined with a reduction in the investment level on the Norwegian shelf.

Technological advances – Snøhvit and Ormen Lange

Technology development has been fundamental to the exploitation of Norwegian petroleum resources and has improved the recovery of oil and gas. I will give you some examples; two large and complex gas projects are currently underway on the Norwegian continental shelf: Snøhvit and Ormen Lange.

Combining experience and innovation from shipping and offshore industries has been instrumental in developing Norwegian LNG (liquefied natural gas) technology. So far, all Norwegian gas exports have been transported in pipelines.

When the Snøhvit field, located in the Barents Sea, comes on stream in 2006, this will change. The Snøhvit development is the world's northernmost and the first large-scale LNG development in Europe, and therefore represents valuable experience with new technologies.

Dry gas will be cooled down at the Melkøya LNG-plant, and the liquefied gas will then be transported by ship to the markets. Most of the exports will be transported to the American East Coast. This opens up alternative distribution channels to new markets for Norwegian gas exports and alternative supplies for the importers.

Ormen Lange is another example; an enormous gas field which comes on stream in 2007. Ormen Lange will be a pioneer project on the Norwegian continental shelf.

The field is situated in an area of the Norwegian Sea where climatic and oceanographic conditions make it one of the most challenging development projects in the world. The field will be developed with seabed installations at depths of between 800 and 1100 metres, and will be linked to a processing plant on land.

Norwegian companies are building up useful expertise in the work with Snøhvit and Ormen Lange. And when Russian fields open up even further out in the Barents Sea, our companies will have valuable knowledge to build on. And nothing would be better if future development could be done in cooperation with German companies.

Shipbuilding / yards

Let me move on to take a look at the Norwegian Shipbuilding industry.

Norwegian yards have, as their European competitors, long traditions in shipbuilding. In 2003 the Norwegian shipbuilding industry covered almost 5 percent of the market of commissioned ships (according to statistics from the OECD).

As other countries have become increasingly competitive in building large, standardized ships with high labour intensity, the Norwegian industry has focused on knowledge-intensive, specialized ships, like product tankers, chemical tankers, roll-on-roll-off-ships, seismic vessels and ferries.

I am pleased to see that after some tough years for the shipbuilding industry, both in Norway and internationally, 2004 gave us reason to be optimistic. The overall demand is now increasing, also for the Norwegian shipbuilding industry.

The level of new orders in 2004 for the Norwegian shipbuilding industry is close to 1.5 (one point five) billion Euro, which is in line with the capacity level.

The increase in demand is mainly due to the fact that Norwegian yards at the moment are competitive in building those types of ships that the market demands. The industry buys hulls from abroad and uses their own expertise to fit out the ships with advanced technological equipment.

The industry's adaptive nature has enabled Norwegian yards to find their place in the international market. I am proud to tell you that the Norwegian shipbuilding industry is among the most innovative and creative in using new technology and to develop new ship concepts.

Fuel switching – economically and environmentally attractive

We should not forget that maritime transport is an environmentally friendly mode of transport, and moving a larger share of the transport from road to sea is an important goal.

LNG represents one of the most environmentally friendly forms of fuel for ships. I am proud to report that the only two existing LNG-driven supply ships in the world were both built at a Norwegian yard. Furthermore, the world's first ever LNG-driven passenger ferry (Glutra) was delivered from a Norwegian yard in 2001.

Ship's gear and equipment

Norway is also a producer of ship's gear and equipment. In fact, the ship gear industry is larger than the shipbuilding industry, covering 7 percent of the world market.

The industry is highly knowledge-intensive, and Norwegian suppliers are among the leading technological players in several areas.

When I visited Singapore last year, I got a chance to see one of the world's largest ports; the Port in Singapore. The port has approximately 1000 ships in and out every day. To monitor this extensive traffic, the port is in fact using a system developed and produced in Norway.

I have also been so fortunate as to get a demonstration of the special type of cranes that Norwegian companies, among them Hydrakraft AS, have developed for supply ships. The cranes are placed on the deck of the ship and allow the deck to be unmanned. This is an enormous improvement of the safety onboard.

These are just two of the many good examples of the innovative spirit that enables Norwegian industry to stay internationally competitive.

However, innovation is not enough to ensure a viable international maritime industry. A level playing field is also crucial. Therefore we participate actively in the OECD negotiations to establish normal competitive conditions in shipbuilding, and we hope that an agreement will be reached in 2005.

We also follow closely the dispute between the EU and Korea in WTO.

Shipping

Lastly, let me say a few words about our shipping industry - with one of the larger commercial fleets in the world.

Norwegian ship owners have continued to specialise in areas such as chemical transport and car transport. Measured in terms of value, offshore service vessels nevertheless constitute the largest group of vessels in Norway's international merchant fleet.

In order to strengthen the maritime industry in Norway, the Government presented a White Paper on the shipping industry to the Parliament last year. Improved market access for Norwegian shipping and maritime industry, environmental and safety standards and the promotion of domestic sea transport are important topics in the paper.

Other key issues are the Norwegian maritime industry's competitive position and how the Government can promote knowledge-based innovation.

A future-oriented industrial policy

Ladies and gentlemen,

- Countries like Norway and Germany face tougher competition in the global market.
- At the same time new markets open up.
- The demand for advanced technological solutions is growing. We want to be there, offering our solutions to this growing demand.
- To succeed we have to work smarter – promoting products built on knowledge, R&D and design.
- We will have to build on our expertise and experience, offering innovative and effective solutions.
- A future-oriented industrial policy must foster wealth creation and growth through change and innovation.
- In Europe, we should build on the growth model promoted by the Lisbon Strategy, combining productivity and job creation with a commitment to social cohesion and environmental sustainability. President Barroso and commissioner Verheugen have now put competitiveness on top of the political agenda in Europe.
- The Government which I am a part of also has ambitious targets in making Norway fit to compete in the global market in the 21st century.

It has been a pleasure to be here today to present some perspectives on the Norwegian maritime industry.

I hope for a continued fruitful cooperation between companies in our two countries.

I wish you the best of luck with your conference here in Bremen.

Thank you for your attention.

Rede des Vizepräsidenten der Europäischen Kommission

Günter Verheugen

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler,
sehr geehrter Herr Bürgermeister der Freien Hansestadt Bremen,
sehr geehrte Ministerpräsidenten, Bundesminister, Minister,
meine Damen und Herren,

ich freue mich, heute hier bei Ihnen in Bremen zu sein und Ihnen als für die europäische Industriepolitik verantwortlicher Kommissar die jüngsten Entwicklungen und die Perspektiven des europäischen Schiffbaus erläutern zu können.

Europa kann auf eine sehr lange Tradition im Schiffbau zurückblicken, und viele berühmte Schiffe sind auf europäischen Werften entstanden. Auch heute noch kommen schiffbauliche Innovationen im wesentlichen aus Europa. Die größten, schnellsten und umweltfreundlichsten Schiffe, die es derzeit gibt, sind in europäischen Werften gebaut worden. Europa ist auf Grund seiner Geographie und seiner ökonomischen Aktivitäten genuin maritim orientiert. Europäische Reeder kontrollieren 40% der Welthandelsflotte. 90% unseres Außenhandels wird über den Seeverkehr abgewickelt. Die europäischen Marinestreitkräfte spielen eine entscheidende Rolle in der sich entwickelnden gemeinsamen Außen- und Sicherheitspolitik.

Dies alles gibt den maritimen Industrien, und insbesondere dem Schiffbau, eine strategische Dimension für den wirtschaftlichen und politischen Erfolg der Europäischen Union, und ich bin stolz, dass ein wichtiger Teil der maritimen Industrien in meinen Verantwortungsbereich fällt.

Die deutsche Schiffbauindustrie ist in Europa führend und wird deshalb von vielen als Modell betrachtet. Es kann mit Recht gesagt werden, dass ohne die deutschen Werften nicht viel vom europäischen Schiffbau übrig bliebe. Ich werde deshalb versuchen, einige der Themen, die den deutschen Schiffbau derzeit beschäftigen, kurz zu reflektieren und in einen europäischen Kontext zu setzen.

[Aktuelle Situation]

Lassen Sie mich mit der derzeitigen Situation im Welt-Schiffbau beginnen. Das letzte Jahr war von einem extrem hohen Auftragseingang geprägt, von dem auch europäische, und insbesondere deutsche Werften, profitiert haben. Die Ursachen sind bekannt: Hohe Nachfrage nach Transportleistungen für Rohstoffe und Industriegüter auf Grund des starken Wachstums in

China; die Konsequenzen aus der europäischen Gesetzgebung im Bereich der maritimen Sicherheit; und das Wieder-Anspringen des Kreuzfahrtmarktes nach dem durch die Ereignisse des 11. September 2001 verursachten Einbruch. Diese Ursachen haben vor allem die Nachfrage nach Tankern, Massengutfrachtern, Containerschiffen und Passagierschiffen belebt.

Gleichzeitig haben sich die Neubau-Preise von ihrem historischen Tiefstand erholt. Leider wird sich dies aber wegen des dramatisch gestiegenen Stahlpreises kaum auf die Bilanzen der Werften auswirken. Die Werften in der Euro-Zone haben die zusätzliche Last eines gegenüber dem Euro schwachen Dollars zu tragen.

Europäische Werften produzieren fast keine Tanker und Massengutfrachter mehr. Ihre Stellung bei den anderen Schiffstypen und in den Spezialmärkten ist aber unbestritten. Deshalb hat sich, nach Jahren der Reduktion, der europäische Anteil am Weltschiffbaumarkt im Jahre 2004 erstmals wieder erhöht, auf nahezu 15% der Auftragseingänge. Der europäische Schiffbau hat, auch ohne Berücksichtigung der enorm wichtigen Zulieferindustrie, nach wie vor deutlich höhere absolute Umsatzzahlen als etwa der koreanische oder japanische aufzuweisen. Im Jahre 2003 haben die Werften in der EU der 15 ca. 11 Milliarden Euro Umsatz gemacht, im Vergleich zu 9,3 Mrd. Euro in Japan und 9,4 Mrd. Euro in Südkorea. Dank Polen hat sich dieser Abstand für die erweiterte EU natürlich noch erhöht.

Die Wertschöpfung im europäischen, und insbesondere im deutschen, Schiffbau ist also außerordentlich hoch. Schiffbau ist und bleibt ein Hochtechnologie-Sektor, der für eine moderne Industriegesellschaft unverzichtbar ist.

[Probleme]

Leider profitieren nicht alle Werften gleichermaßen von der guten Nachfrage, die sich ja im wesentlichen auf bestimmte Produkte beschränkt. Die Auftragslage ist sehr unterschiedlich in den einzelnen EU Mitgliedsstaaten, mit erheblichen Problemen in bestimmten Regionen und Unternehmen. Das Land Bremen mit seinen stolzen maritimen Traditionen weiß, wie hart der Wettbewerb im Schiffbau ist und wie bitter es ist, wenn Werften schließen müssen. Der Weltschiffbau hat immer noch große Probleme: Übermäßige, und ständig wachsende, Produktionskapazitäten, sowie nach wie vor, im Vergleich zu den Kosten, niedrige Angebotspreise; geringe Profite und zahlreiche versteckte Subventionen sind hier zu nennen. Mit China macht sich ein neuer starker Marktteilnehmer bemerkbar. China will in 10 Jahren die größte Schiffbaunation sein, obwohl das koreanische Modell einer staatlicherseits geförderten Schiffbauindustrie eigentlich der Abschreckung dienen sollte. Man muss aber auch ganz klar

sagen, dass im Gegensatz zu Korea China ein großer Nachfrager von neuen Schiffen ist und in der Zukunft verstärkt sein wird.

Es ist bereits jetzt absehbar, dass der Nachfrageboom der letzten 2 Jahre so nicht anhalten wird. Niedrige Zinsen, ein über-proportionales Wachstum im Seehandel und die Verfügbarkeit von Kapital haben die Nachfrage nach neuen Schiffen massiv gesteigert, nicht zuletzt in Deutschland.

Wir haben zwar Anreizsysteme in Europa. Leider erlauben sie aber oft genug nicht, Beschäftigung in Europa wirklich zu sichern.

Wir müssen aufpassen, dass wir nicht erneut in eine tiefe Schiffbaukrise stolpern, sobald das Wachstum der Weltwirtschaft, und damit des Seeverkehrs, zu lahmern beginnt und die bereits zu erkennende Überversorgung des Marktes mit Tonnage dramatische Konsequenzen zeitigt.

[Wettbewerbsfähigkeit und LeaderSHIP2015]

Eine umfassende Politik zur Steigerung der industriellen Wettbewerbsfähigkeit muss Antworten auf diese Herausforderungen finden. Die "LeaderSHIP 2015" Initiative wurde von den europäischen Werften und Zulieferern mit Unterstützung der Kommission ins Leben gerufen. Sie enthält alle bedeutenden Elemente einer sektoriellen Wettbewerbsfähigkeits-Strategie. Das ist der Grund, warum sie Schritt für Schritt implementiert und umgesetzt werden muss. Die Zeit der Analysen ist vorbei und die Zeit des Handelns ist gekommen, meine Damen und Herren.

In "LeaderSHIP 2015" wurden konkrete Empfehlungen erarbeitet.

[Handelspolitik]

Im Bereich der Handelspolitik müssen wir noch das endgültige Urteil der Welthandelsorganisation in den beiden anhängigen Verfahren abwarten. Die WTO hat der Europäischen Gemeinschaft in wesentlichen Punkten Recht gegeben. Sie hat zum Beispiel anerkannt, dass fast alle koreanischen Werften in erheblichem Umfang von illegalen Subventionen in der Form von Exportkrediten profitiert haben. Es konnte aber nicht belegt werden, dass die koreanische Regierung diese Praktiken durch konkrete staatliche Maßnahmen veranlasst und unterstützt hat. Es scheint, dass bestimmte Teile der koreanischen Industriepolitik im Bereich des Schiffbaus clever um die Regeln des Welthandels herum konzipiert worden sind. Die Kommission wird im Lichte der endgültigen Entscheidungen ihre Strategie in diesem Bereich neu überdenken.

Wir setzen nach wie vor Hoffnung auf den Abschluss eines Schiffbau-Abkommens in der OECD, da auch Korea und China klar sein muss, dass ohne ein verbindliches Regelwerk eine Schiffbaukrise der anderen folgen wird. Auch hier ist 2005 ein kritisches Jahr, weil die OECD die Verhandlungen im Laufe des Jahres zum Abschluss bringen muss.

Weitere wichtige Themen in "LeaderSHIP 2015", die jetzt konkretisiert werden müssen und für die die Unterstützung auch der deutschen Industrie und Regierung unbedingt notwendig ist, sind die Innovationsförderung, die Schiffbaufinanzierung und die Entwicklung einer wettbewerbsfähigen Industriestruktur.

[Innovationsförderung]

Im Bereich der Innovationsförderung ist durch "LeaderSHIP 2015" die Möglichkeit entstanden, dass Mitgliedsstaaten innovative Produkte und Prozesse im Schiffbau direkt bezuschussen. Deutschland hat der Kommission einen der europäischen Gesetzgebung entsprechenden Plan vorgelegt, der sobald wie möglich mit Leben erfüllt werden sollte. Dazu bedarf es vor allem guter Ideen aus der Industrie, d.h. bei Werften und Reedern, und einer flexiblen, pragmatischen Verwaltung. Ich werde mich in Brüssel dafür einsetzen, dass auch die Kommission flexibel und pragmatisch mit diesem Instrument umgeht, damit wirkliche Innovationen entstehen und im Markt erfolgreich verkauft werden können.

[Schiffsfinanzierung]

Schiffbaufinanzierung bleibt ein wichtiges Anliegen in "LeaderSHIP 2015", da vor allem die Werften nicht global erfolgreich sein können ohne flexible and adäquate Finanzierungsinstrumente. Intensive Kontakte finden jetzt zwischen der Industrie, der Kommission und der Europäischen Investitionsbank (EIB) statt. Ich hoffe, bald konkrete Maßnahmen in die Wege leiten zu können. In dieser Hinsicht ist es sicherlich hilfreich, wenn auch die Anteilseigner der EIB, also die EU Mitgliedsstaaten, deutlich machen, wie wichtig es ist, dass Werften in genügendem Umfang Kapital und finanzielle Garantien erhalten. Der Bundesrepublik Deutschland kommt hierbei eine besondere Rolle zu, da über die KfW und andere Finanzinstitute wichtiges Fachwissen eingebracht werden kann und muss.

[Industriestruktur]

Zum Abschluss ein Wort zum Thema leistungsfähige Industriestruktur ansprechen. Die europäische Schiffbauindustrie ist zu fragmentiert, um im verschärften globalen Wettbewerb langfristig bestehen zu können. Deshalb brauchen wir einige wenige große Werftenverbände,

die in der Lage sind, eine breite Produktpalette mit klaren Synergien, und damit profitabel, zu produzieren und global zu vermarkten. Dies heißt nicht, dass für kleinere Werften als Anbieter von Spezialschiffen kein Platz bleibt. Dies heißt auch nicht unbedingt, dass Standorte konzentriert werden müssen. Es bleibt der Industrie überlassen, die besten Strukturen und Produkt-Portfolios zu finden. Aufgabe der Politik muss es meiner Meinung nach sein, industriepolitische und wettbewerbsrechtliche Rahmenbedingungen zu schaffen, die diesen Prozess optimal unterstützen.

Die jüngsten Entwicklungen im deutschen Schiffbau werden in Brüssel mit großem Interesse verfolgt. Ähnliche Entwicklungen in anderen Mitgliedsstaaten und im europäischen Maßstab wären willkommen. Die europäischen Strukturen und Regeln, die den Schiffbau betreffen, dürfen nicht zusätzliche Belastungen erzeugen, sondern müssen - im Gegenteil - dem übergreifenden Ziel einer gestärkten Wettbewerbsfähigkeit dienen. In diesem Sinne bin ich sehr gespannt, zu welchen Schlussfolgerungen der Workshop zur Zukunft des deutschen Schiffbaus, und insbesondere des Marineschiffbaus, gekommen ist.

[Schluss]

Meine Damen und Herren, ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und wünsche Ihnen einen weiterhin erfolgreichen Verlauf dieser 4. Nationalen Maritimen Konferenz.

Abschlussbericht aus dem Workshop 1: „Schiffbau in Deutschland – Zukunft durch Innovation und Wettbewerb“

Georg Wilhelm Adamowitsch
Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit

1. Monitoring

Für den Schiffbau hat es seit Lübeck eine umfangreiche Aufgabenliste gegeben.

Die rund 150 Teilnehmer des Schiffbauworkshops stimmten dem Ergebnis des Monitorings zu, dass diese Aufgaben zumeist in Gänze, in einzelnen Fällen auch mit Kompromissen gelöst wurden oder sich in einem zumindest fortgeschrittenem Umsetzungsstadium befinden. Hier sollen nur einige Stichworte genannt werden:

- befristete Schutzmaßnahmen verlängert,
- gemäß der Haushaltssituation der Länder vernünftigen Kompromiss zum Finanzierungsschlüssel dieser Hilfen erreicht,
- CIRR eingeführt und Landesbürgschaftssystem abgesichert,
- neue Innovationsförderung eingeführt (bereits drei Vorverträge über Förderungen von schiffbaulichen Innovationen abgeschlossen),
- Produktionsbegrenzungen der ostdeutschen Werften aufgehoben.

Im Bereich der Werften haben die Sozialpartner mit der Einigung über das sogenannte „Pool-Modell“ ein gutes Konzept entwickelt, um zu Kostensenkungen zu kommen und Beschäftigungs- und Qualifikationspotenzial zu erhalten. Hier sind noch einige Fragen offen, an deren Beantwortung weiter gemeinsam von Unternehmen, Gewerkschaft und Politik gearbeitet werden muss.

2. Wettbewerbsfähigkeit durch Strukturverbesserung und Innovation

lautete das Hauptthema des ersten Teils des Workshops 1. Ausgangspunkt unserer Arbeit war die vom BMWA in Auftrag gegebene und im Workshop vorgestellte, von PwC und der TU Hamburg Harburg erarbeitete Studie zur Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Schiffbauindustrie.

Von der Industrie wird die Studie „als saubere Analyse der Situation auf den Werften“ bezeichnet; „noch nie sei so ganzheitlich des Thema Werften behandelt worden“.

Die IG Metall Küste sieht in der Studie wertvolle Anregungen, die der als notwendig erachteten nationalen Umsetzung der LeaderSHIP 2015-Initiative dienen.

In der regen Diskussion über die Ergebnisse und Handlungsempfehlungen der Studie und daraus zu ziehende Schlussfolgerungen wurde dieser Gedanke mehrfach angesprochen.

Es wurde aber auch deutlich, dass die Handlungsempfehlungen und Vorschläge weiter vertieft und präzisiert werden müssen. Von Seiten des Schiffbauverbandes wurde formuliert: „Wir brauchen ein LeaderSHIP 2015-Konzept für Deutschland“.

Das heißt, wir müssen „LeaderSHIP 2015“ konkret, auf unsere Bedingungen zugeschnitten umsetzen.

Aus dieser Forderung ergibt sich das erste wichtige Ergebnis des Workshops – und damit auch Nr. 1 auf der Agenda bis zur nächsten Konferenz:

- Notwendigkeit eines **Werften-Benchmarkings**, das entscheidende Impulse für eine tragfähige Zukunftsstrategie der deutschen Schiffbauindustrie liefert. Es muss klar werden, in welchen Bereichen der deutsche Schiffbau investieren muss, um auch zukünftig „Weltspitze“ zu sein. Die Bundesregierung wird dieses Benchmarking unterstützen.

Aus den in der Diskussion immer wieder genannten strategisch wichtigen Zielen leiten sich vier weitere vorrangige Aufgaben ab, die im engen Zusammenwirken zwischen Werften, Zulieferern, Wissenschaft, Gewerkschaft und Politik in Angriff zu nehmen sind:

- Verstärkte markt- und wettbewerbsorientierte schiffbauliche **Innovation auf den Werften und bei den Zulieferern**. Wir fördern diesen Prozess bereits auf der Basis von EU-Regelungen als Erste in Europa.
- Erhöhung der **Effizienz der staatlichen Förderinstrumente für FuE und Innovationen** durch die Entwicklung eines integrativen Konzeptes für die Schiffbauindustrie.
- **Stärkere horizontale und vertikale Kooperation**.
- Umsetzung des von den Sozialpartnern entwickelten Konzeptes zur **Erhaltung von Beschäftigungs- und Qualifizierungspotenzial** im Werftenbereich.

Die Erfüllung dieser Aufgaben wird unmittelbar zu konkreten Verbesserungen von Wettbewerbsparametern der Unternehmen der Schiffbauindustrie führen.

3. Marineschiffbau

war der Schwerpunkt des zweiten Teils des Schiffbauworkshops.

Ausgangspunkt unserer Diskussion war hier eine von Vizeadmiral Feldt gegebene umfassende Analyse.

Die neue Situation im Marinebereich erfordert – darauf wurde vor allem in den Beiträgen aus der Industrie hingewiesen – neben Planungssicherheit neue Lösungen, z.B. neue Formen

bei der Finanzierung von Marineaufträgen, u.a. auch kürzere Nutzungszeiten bei Marineschiffen.

Um die Kernfähigkeiten der deutschen Marinewerften erhalten zu können, sind neben zukunftsweisenden Technologien auch neue Konzepte zur Finanzierung der Entwicklung und Projektierung erforderlich. Hier müssen unter Beteiligung von Industrie, Banken und Bund tragfähige Lösungen gefunden werden.

**Abschlussbericht aus dem Workshop 2:
„Deutsche Seeschifffahrt im internationalen Wettbewerb“**

**Konsul Horst Rahe
Senator E.h. , Geschäftsführender Gesellschafter der Deutschen
Seereederei GmbH**

Die Maritimen Konferenzen – insbesondere die Konferenz von Lübeck - sind für die deutsche Seeschifffahrt eine Erfolgsgeschichte.

Deutschland ist inzwischen der viertgrößte Schifffahrtsstandort der Welt. Im wichtigen Containerschiffsbereich sind wir sogar die Nr. 1.

Die Transportleistungen sind von 1995 von 4,2 Mrd. Euro auf 10 Mrd. Euro in 2003 gestiegen. Das Investitionsvolumen der deutschen Reeder liegt bei 19,4 Mrd. Euro mit enormer Ausstrahlung auf den gesamten maritimen Bereich.

Leider ist dies in der Öffentlichkeit viel zu wenig bekannt. Ein Zukunftswirtschaftszweig, dessen Investitionen das Dreifache der Investitionen in Schiene und Luftfahrzeuge beträgt, hat sich in den letzten Jahren hierzu aus einer stets mehr oder weniger notleidenden Branche entwickelt.

Leider fehlt uns ein A 380, um dies auch in die Öffentlichkeit zu bringen.

Es gibt auch eine positive Entwicklung bei der Ausbildung mit einer Steigerungsrate von 36 Prozent im letzten Jahr gegenüber 2003.

Die Reeder sind sich aber bewusst, dass die in Lübeck gegebene Zusage, bis Ende 2005 zusätzlich 100 Schiffe ein- oder rückzuflaggen, noch nicht erfüllt ist.

Der VDR hat heute noch mal bekräftigt, dass bis Ende 2005 400 Schiffe plus x unter deutscher Flagge fahren werden.

Eine gewisse Ungeduld ist verständlich, aber das Ein- und Rückflaggen von Schiffen bedarf einer gewisser Vorlaufzeit. Der Workshop hat klar ergeben, dass es in den Köpfen aller Beteiligten wirklich einen „Turn around“ gegeben hat.

Dieser positive Trend wird sicherlich auch weit über 2005 erhalten bleiben, wenn eine langfristige Verstetigung der Maßnahmen und Programme des Bundes - wie die Finanzbeiträge und die Tonnagesteuer - erfolgt.

Da alle Maßnahmen der deutschen Reeder, nämlich eine weitere Erhöhung der Ausbildungs- und Beschäftigtenzahlen sowie das Rückflaggen von Schiffen Langzeitprogramme sind, ist es wichtig schon heute Sicherheit darüber zu bekommen, dass die notwendigen Mittel für diese positive Entwicklung zeitnah zur Verfügung stehen, d. h. in den Haushalt 2006 eingestellt werden müssen und in der mittelfristigen Finanzplanung fest verankert werden.

Dies ist insbesondere auch unter dem Gesichtspunkt sinnvoll, weil die Rückflaggung äußerst positive Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte hat.

Die Sozialpartner haben angeboten, dass hervorragend funktionierende Maritime Bündnis auch über das Jahr 2005 hinaus fortzusetzen und im Rahmen dieses Vertrauensbündnisses einen besonderen Schwerpunkt auf die Ausbildung von Seeleuten zu legen.

Es soll hier kurzfristig eine Offensive gestartet werden.

Es muss im übrigen immer wieder darauf hingewiesen werden, dass die Seeschifffahrt eine High Tech Zukunftsbranche mit hervorragenden Aufstiegschancen und sicheren Arbeitsplätzen für die Beschäftigten ist.

Es darf jedoch nicht vergessen werden, dass wir in Deutschland bisher nur zwei Drittel der Wettbewerbsfähigkeit im Verhältnis zu anderen EU-Staaten erreicht haben und dass insbesondere die Differenz im Lohnsteuerbereich (nur 80 Prozent anstatt 100 Lohnsteuereinbehalt für Reeder) noch ein merklicher Nachteil ist.

Es bestand jedoch im Workshop Einvernehmen, dass zunächst die Zusagen des Lübecker Bündnisses auch von den Reedern umzusetzen sind, bevor man sich erneut diesem Thema zuwendet.

Kontinuität und Berechenbarkeit müssen auch weiterhin die Basis der vertrauensvollen Zusammenarbeit zwischen Politik, Wirtschaft und Sozialpartnern sein, um diesen Aufschwung auch in den nächsten Jahren fortzusetzen.

Die Wirtschaft und die Sozialpartner haben hierzu heute abermals ihre Zusagen gegeben.

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler, ich hoffe, dass Sie dies heute und hier auch für die Politik tun können.

**Abschlussbericht aus dem Workshop 3:
„Die deutschen Häfen – Verkehrsdrehscheiben in der Transportkette“**

**Dr. Peter Gloystein
Bürgermeister, Senator für Wirtschaft und Häfen,
Senator für Kultur der Freien Hansestadt Bremen**

- Alle Teilnehmer des Workshops haben es sehr begrüßt, dass die deutschen Häfen zum ersten Mal im Rahmen einer Nationalen Maritimen Konferenz einen eigenen Workshop bekommen haben, der wohl auch der am meisten besuchteste war.
- Die deutschen Häfen und die Logistikbranche haben sehr positive Arbeitsmarkteffekte für die gesamte deutsche Wirtschaft.

Einigkeit bestand darüber, dass die deutschen Häfen eine große regionale und überregionale Bedeutung für die deutsche Wirtschaft besitzen.

- Die Seehafenwirtschaft ist eine boomende Wachstumsbranche in Deutschland.
- Wachstumsträger sind der Containerverkehr in den Nordseehäfen und der Ro/Ro-Verkehr in den Ostseehäfen.
- Dieses Wachstum wird sich erfreulicherweise fortsetzen.
- Das steigende Umschlagsvolumen der deutschen Seehäfen verlangt leistungsfähige Verkehrswege ins Hinterland zu den Produktionsstandorten der deutschen Wirtschaft.
- Die für die deutschen Seehäfen wichtigsten Infrastrukturvorhaben des „Prioritäten-Konzepts Seehafenanbindungen“ aus der „Gemeinsamen Plattform zur deutschen Seehafenpolitik“ sind in den Bundesverkehrswegeplan 2003 eingegangen.
- Diese prioritären Projekte sind:
 - Bundesschienenwege
 - Neubau- / Ausbaustrecke Hamburg / Bremen-Hannover („Y-Trasse“)
 - Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Lübeck-Travemünde
 - Ausbaustrecke Oldenburg-Wilhelmshaven / Langwedel-Uelzen
 - Dreigleisiger Ausbau Stelle-Lüneburg
 - Ausbaustrecke Berlin-Rostock
 - Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund

- Bundesfernstraßen
 - Sechsstreifiger Ausbau A1 und A7
 - Weiterbau der A14 nördlich von Magdeburg
 - Weiterbau der A20 mit Elbquerung
 - Bau der Hafenspanne in Hamburg im Zuge der Autobahn A252
 - Neubau der A39 Lüneburg-Wolfsburg
 - Weiterbau der A281-Eckverbindung in Bremen
- Bundeswasserstraßen
 - Weitere Vertiefung der Unterelbe und Außenweser
 - Schleusen am Elbe-Lübeck-Kanal
 - Ausbau der Mittelweser
- Die Küstenländer führten und führen trotz schwieriger Haushaltslagen Investitionen in Milliardenhöhe durch, um den wachsenden Anforderungen der gesamten deutschen Wirtschaft nach zu kommen.

Die nunmehr 15 prioritären Projekte sind, wie von der vorangegangenen 3. Maritimen Konferenz in Lübeck beschlossen, entsprechend ihrer Baureife und Finanzierung auf der Zeitschiene bis 2010 möglichst weit nach vorne zu ziehen.

- Innerhalb der Europäischen Union bestehen erhebliche Harmonisierungsdefizite.
- Terminalfahrzeuge in den deutschen Seehäfen unterliegen einer wesentlich höheren Mineralölsteuer als Terminalfahrzeuge, die in den niederländischen Wettbewerbshäfen Waren umschlagen.
- Dies ist ein Nachteil für die deutschen Umschlagsbetriebe. Die deutschen Seehäfen haben im Gegensatz zu den belgischen und niederländischen Häfen frühzeitig Infra- und Suprastrukturen für den Eisenbauverkehr aufgebaut.
- Die Trassenpreise im Schienenverkehr auf deutschen Bahnstrecken sind ca. 4-mal so hoch wie auf niederländischen Bahnstrecken.
- Die getätigten Investitionen der deutschen Häfen in den Ausbau von Umschlags- und Bahnanlagen für den kombinierten Ladungsverkehr werden dadurch gefährdet.
- Unterschiedliche Kontrollen bei der Freimengenregelung im Verkehr mit den östlichen EU-Ländern benachteiligen den Ro/Ro-Verkehr auf der Ostsee.

Nationale Spielräume sind hier zu nutzen, um Wettbewerbsnachteile für die deutschen Seehäfen abzuschaffen.

- Gleiche und faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Häfen werden als dringend erforderlich angesehen.
- Der erneute Kommissionsvorschlag nach dem Scheitern des Port Package I im Oktober 2003 geschah ohne Analyse der bestehenden Situation.
- Der vorliegende Entwurf der EU begünstigt einseitig außereuropäische Wettbewerber.
- Die vorherrschende Rechtsunsicherheit führt zu Investitionshemmnissen bei den Hafenumschlagsunternehmen. Diese wirken sich nachteilig auf die gesamte deutsche Logistikbranche aus.
- Das vorliegende Port Package II wird von den Küstenländern, den Umschlagsbetrieben und den Verbänden abgelehnt.

Die Bundesregierung wird darin bestärkt, diesen gemeinsamen Standpunkt der Maritimen Konferenz nachhaltig im Beratungsverfahren auf europäischer Ebene zu verfolgen.

- National werden Forderungen nach verstärkten Kooperationen zwischen den Häfen, im Rahmen eines so genannten Nationalen Hafenkonzeptes erhoben.
- Die deutschen Häfen sowie die gesamte Logistikbranche kooperieren bereits nach ökonomischen Gesichtspunkten.
- Die bestehenden Arbeitskreise, gemeinsamen Plattformen und maritimen Konferenzen koordinieren die Hafenpolitik des Bundes, der Länder und Verbände.

Hafenkonzepte, die neben dem Wettbewerb und den vorhandenen Koordinationsgremien weitere Steuerungselemente enthalten, bergen die Gefahr in sich, Kundenwünsche nicht genügend Rechnung zu tragen.

**Abschlussbericht aus dem Workshop 4:
„Forschung und Entwicklung für das maritime Deutschland von Morgen“**

Wolf-Michael Catenhusen

Staatssekretär im Bundesministerium für Bildung und Forschung

Die maritime Industrie ist eine strategische Schlüsselbranche. Wegen ihres strategischen Potenzials ist sie ein wesentlicher Schauplatz in der globalisierten Auseinandersetzung der Volkswirtschaften. Es wird in Zukunft darauf ankommen, unsere Innovationsgeschwindigkeit entscheidend zu steigern und Innovationen rechtzeitig am Markt zu platzieren.

Die Strategie „LeaderShip 2015“ der europäischen Schiffbauindustrie zielt längerfristig auf die Weltmarktführung bei High-Tech-Schiffen. Nach dem Auslaufen der auftragsbezogenen Beihilfen werden die nächsten Jahre darüber entscheiden, ob es dem deutschen Schiffbau gelingt, die technologische Führung zu halten, auszubauen und größere Marktanteile auf dem Weltmarkt zu erkämpfen. Die Bundesregierung wird daher noch in diesem Jahr das **Aktionsbündnis Zukunft Deutscher Schiffbau** zusammen mit der schiffstechnischen Industrie und Wissenschaft auf den Weg bringen und eine **Nationale Exzellenzstrategie Schiffbau** entwickeln, die Grundlage einer koordinierten Forschungs- und Innovationspolitik sein wird. Das im Vorjahr positiv evaluierte **Förderprogramm 2000-2004 „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“** wird bis 2010 fortgeschrieben und verstetigt. Im Zentrum stehen Forschung und Entwicklung von Produktinnovationen und Prozessoptimierungen mit Pilotcharakter und großer Hebelwirkung für die gesamte Branche. Dabei gilt es, nicht alleine auf akademische Spitzenforschung zu zielen, sondern in engem Verbund von Wirtschaft und Wissenschaft die Wettbewerbsfähigkeit voranzubringen und die besten Marktpotenziale rechtzeitig zu nutzen. Es geht um Forschung und Entwicklung von der Grundlagenforschung bis zur vorwettbewerblichen Entwicklung und um die Definition geeigneter Innovationscluster.

Die Industrie hat hierfür interessante Beispiele vorgetragen. Das Konzept des „intelligenteren“ und damit wettbewerbsfähigeren Schiffes setzt die richtigen Akzente für Erfolg versprechende Produktinnovationen. Die konsequente Optimierung der Produktionsprozesse wird sicherstellen, dass überlegene Produkte auch zu wettbewerbsfähigen Kosten produziert und zum richtigen Zeitpunkt auf dem Weltmarkt angeboten werden können. Dabei liefert die Zulieferindustrie wichtige Impulse auch aus schiffbaufremden Technologiebereichen.

Ohne engagierte und qualifizierte Menschen gibt es weder technologische Exzellenz noch innovative Produkte. Deshalb wird das derzeitige Bildungsangebot noch besser an die sich verändernden Strukturen der Arbeitswelt und an die Anforderungen des zunehmenden internationalen Wettbewerbs angepasst. Mit gut 3 Mio. € fördert das BMBF das Verbundprojekt **Bildungsnetzwerk Schiffs- und Meerestechnik - Mar-Ing.** Unter Einsatz der neuen Informations- und Kommunikationstechnologien wird die maritime Hochschullehre im Bereich der Schiffs- und Meerestechnik weiter entwickelt. Hierzu gehört z.B. die Etablierung eines Masterstudiengangs, der auch international attraktiv erscheint und zu weltweit anerkannten Abschlüssen führt. Mit einem modernen und überzeugenden Qualifizierungsangebot baut sich Deutschland nicht nur ein exzellentes Netz an Fachkräften auf, sondern zieht damit auch Spitzennachwuchs aus dem Ausland an. Dafür muss die maritime Industrie aktiv an ihrem Image arbeiten.

Die **Meerestechnik** verfügt weltweit über ein großes und ständig wachsendes Marktpotenzial. Am derzeitigen Weltumsatz von rd. 160 Mrd. € ist die deutsche Industrie trotz hohen Technologieniveaus aber nur mit rd. 2% beteiligt. Das wollen wir ändern. Mit der 2002 in Kiel beschlossenen und auf der 3. Konferenz in Lübeck konkretisierten „**Strategischen Allianz Meerestechnik**“ ist es gelungen, alle Akteure der Meerestechnik aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik zusammenzubringen, um Schwerpunkte, Ziele und wichtige Kernfelder zu definieren. Mit der Gründung des **German Hydrographic Consultancy Pool** und dem Aktionskonzept „**Nachhaltige Marine Aquakulturtechnologie**“ sind erste wichtige Ziele erreicht worden. Die Bundesregierung wird mit der meerestechnischen Wirtschaft und Wissenschaft ein gemeinsames **Aktionskonzept „Go subsea“ Meerestechnik** erarbeiten. Ziel ist es, die **Systemfähigkeit** der deutschen maritimen Industrie in einem neuen Markt anhand von Referenzanwendungen zu demonstrieren, z.B. in internationalen Bündnissen wie mit Norwegen oder anderen Partnerländern. Wirtschaftsminister Brende hat in seiner Rede hierfür interessante Perspektiven der norwegischen meerestechnischen Industrie aufgezeigt.

Ein Schwerpunkt des Aktionskonzeptes „Go subsea“ wird die **Offshore- und Tiefseetechnik** sein, auf die über die Hälfte des Weltmarktes der Meerestechnik entfällt. Industrie und Wissenschaft haben heute hierzu interessante Beispiele und Konzepte vorgetragen. Die im Rahmen eines BMBF-geförderten Verbundprojektes geförderte erste Unterwasser-Mehrphasenpumpe und die Weltmarktführung in diesem Bereich sind ein Vorbild für künftige Verbundprojekte in der umweltfreundlichen Öl- und Gas-Offshore-Technik, dem wichtigsten Bereich der Meerestechnik. Dies gilt auch für künftige Tiefseemissionen. Hierzu zählt das von einem interdisziplinären Konsortium durchgeführte Verbundprojekt DeepC, das die Entwicklung eines autonomen Unterwasserfahrzeuges für große Tauchtiefen zum Ziel hat. Schlüsseltechnologien der autonomen Robotik und flexible Anwendungssysteme werden

künftig die Erforschung der bislang wenig erschlossenen Unterwasserwelt und neue industrielle Anwendungen in der Tiefsee ermöglichen.

Auch die marine Grundlagenforschung kann in meerestechnische Entwicklungen einfließen und zu marktfähigen Produkten führen. Insbesondere bei Spezialschiffen, der Bohrtechnik und bei Frühwarn- bzw. Langzeitbeobachtungssystemen ist das Zukunftspotenzial erheblich. Wichtig ist dabei die Vernetzung der meereswissenschaftlichen Einrichtungen mit klein- und mittelständischen Unternehmen, die flexibel auf die Anforderungen des Marktes reagieren können. Ad hoc erstellte Sofort- und Langfristlösungen als direkte Reaktion auf die verheerende Flutkatastrophe in Südost-Asien sind hierfür nur ein Beispiel.

Die Bundesregierung bietet den Ländern der Krisenregion Hilfe beim Aufbau eines Tsunami-Frühwarnsystems an. Die Helmholtz-Gemeinschaft Deutscher Forschungszentren (HGF) hat federführend ein Konzept erstellt. Die kompetenten wissenschaftlichen Einrichtungen des Konsortiums Deutsche Meeresforschung und die Partnerinstitute IFREMER in Frankreich und SOC in Großbritannien haben sich hinter dieses Konzept gestellt. Insofern verstehen wir den Vorschlag für ein Frühwarnsystem als eine europäische Initiative der Wissenschaft.

Neben den Frühwarnsystemen im Indischen Ozean muss ein weiterer Schwerpunkt der zukünftigen Entwicklungen im „Europäischen Ozean“ liegen. Historische Aufzeichnungen belegen, dass insbesondere das Mittelmeer unter Umständen durch Seebeben, Vulkanausbrüche und Hangrutschungen gefährdet ist. Ein zuverlässiges, schnelles und kostengünstiges Frühwarnsystem für diesen Bereich kann auf vorhandenen Konzepten aufbauen. Die deutsche Erdsystemforschung, die Meeresforschung und die Meerestechnik sind gut aufgestellt und bereit, diese Herausforderungen zu meistern.

**Abschlussbericht aus dem Workshop 5:
„Offshore-Windenergieindustrie in Deutschland -
Perspektive für Wirtschaft und nachhaltige Energieversorgung“**

**Jens Eckhoff
Senator für Bau, Umwelt und Verkehr
Freie Hansestadt Bremen**

Die Offshore-Windenergieindustrie ist heute schon ein wichtiger Zweig der Maritimen Wirtschaft. Es geht um ein Investitionsvolumen von 45-50 Milliarden EUR und um die Realisierung einer wirtschaftspolitischen Vision, die eines der größten Konjunktur- und Innovationsprogramme für die deutschen Küstenländer bedeutet.

1. Um eine Initialzündung zu bekommen und die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Offshore-Industrie zu verbessern, muss kurzfristig mindestens ein **Demonstrations- und Testfeld** im Offshore-Bereich zur Verfügung gestellt werden. Ein Eignungsgebiet sollte zeitnah ausgewiesen und mit der entsprechenden Infrastruktur eingerichtet werden.
2. Aufgrund fehlender Erfahrungen insbesondere in der Bauphase von Offshore-Parks in großer Küstenentfernung ist eine **Projektfinanzierung** auch unter Beteiligung internationaler Bankenkonsortien derzeit nicht realisierbar. Hierdurch wird die Versicherbarkeit dieser Parks gefährdet. Deshalb muss die Finanzierung der deutschen Offshore-Pilotprojekte erleichtert werden. Hier muss der Bund die notwendigen **Bundesbürgschaften** bereitstellen, um für die erforderliche Absicherung zu sorgen.
3. Das **Genehmigungsverfahren** ist derzeit durch eine Vielzahl von Gesetzgebungs- und Vollzugszuständigkeiten geprägt. Spürbare Verfahrensvereinfachungen müssen durch **Harmonisierungen** der Genehmigungsverfahren erzielt werden, insbesondere durch eine integrierte Durchführung der Verfahren für die Errichtung der Windparks und für die Kabelverlegung von der AWZ durch das Küstenmeer bis an Land. Hier ist an ein spezielles Verfahrensbeschleunigungsgesetz zu denken.
4. Die **Übertragungsnetze** sind für den geplanten Anstieg des offshore erzeugten Stroms derzeit nicht gerüstet. Das bestehende Höchstspannungsnetz muss bis zum Jahr 2015 voraussichtlich auf einer Länge von rund 850 Kilometern verstärkt oder ergänzt werden. Die

Übertragungsnetzbetreiber müssen ihre Planungen und Investitionen in den Netzausbau schnellst möglich auf den Weg bringen. Dieser notwendige Netzausbau muss darüber hinaus gesteuert und beschleunigt werden. Der Netzausbau muss zusätzlich durch vorläufige Maßnahmen flankiert werden. Kurzfristig sollte deshalb daran gedacht werden, eventuelle Engpässe oder Überschüsse im Übertragungsnetz durch flexible Ausgleichsmechanismen zu überbrücken; als Instrumente kommen hier **innovative Systemlösungen** zum Erzeugungs- oder Einspeisungsmanagement in Betracht. In diesem Zusammenhang ist auch eine Verbesserung des europaweiten Stromaustauschs durch eine Verstärkung und intensivere Nutzung des Europäischen Verbundnetzes erforderlich, um z.B. die skandinavischen Speicherkapazitäten besser einzubinden und hierdurch Engpässe oder Überschüsse im Netz auszugleichen.

5. Neben der ökologischen Begleitforschung muss jetzt insbesondere die technologische Forschung und Entwicklung in den Vordergrund treten. Hierbei geht es u.a. um die Entwicklung entsprechender **Speichertechnologien**. In diesem Zusammenhang sollte auch eine spezielle Regelung zur Vergütung der Einspeisung von Strom aus Speicherkraftwerken in das EEG aufgenommen werden, soweit in diesen Kraftwerken Strom aus Erneuerbaren Energien gespeichert wird.

6. Sowohl als Koordinator als auch als Moderator des gesamten Prozesses kommt nur der Bundeskanzler selbst in Frage, bei dem auch das Controlling der eingeleiteten Maßnahmen liegen muss. Es ist jedoch unabdingbar, dass neben dem Bundeskanzler die gesamte Bundesregierung dem Thema Offshore-Windenergie deutlich mehr Bedeutung beimisst als in der Vergangenheit.

Es wird erwartet, dass bis zur nächsten Maritimen Konferenz, in deren Rahmen die Offshore-Windenergie ein eigenständiger Beratungspunkt bleiben muss, ein Fortschrittsbericht zu dieser Thematik vorgelegt wird. Ziel muss es sein, dass bis zur nächsten Maritimen Konferenz die ersten Offshore-Windenergieanlagen ihren Betrieb aufnehmen werden.

**Rede von Bundeskanzler Gerhard Schröder gehalten
anlässlich der Nationalen Maritimen Konferenz
am 25. Januar 2005 in Bremen.**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
verehrter Herr Vizepräsident der Europäischen Kommission,
meine sehr verehrten Damen und Herren!

Eine Bemerkung zu zwei Beiträgen möchte ich vorweg machen. Herr Rahe hat auf stolze Umsatzzahlen hingewiesen und dann gesagt: "Kaum jemand in der deutschen Öffentlichkeit weiß das." Vizepräsident Günter Verheugen hat deutlich gemacht, dass die Dimension der Europäer, was die Teilnahme an diesem Markt in einem sehr umfassenden Sinne angeht, im Bewusstsein der Öffentlichkeit nicht vorhanden ist. Es stimmt: Die Bedeutung der maritimen Wirtschaft wird in der nicht fachlichen Öffentlichkeit häufig unterschätzt. Dem muss man entgegentreten, und zwar in ihrem eigenen Interesse. Wir müssen die maritime Wirtschaft aus der "Ecke der Bescheidenheit" herausholen. Wir müssen deutlich machen, welche Wirtschaftskraft dahinter steht, was das an Arbeitsmöglichkeiten bedeutet, welche Perspektiven und Entwicklungen für unsere und für die europäische Volkswirtschaft darin stecken - und natürlich auch, was das etwa für Städte wie Bremen bedeutet.

Bremen verfügt über den viertgrößten Hafen Europas - in einer Linie mit Rotterdam, Antwerpen und Hamburg. Bremen ist einer der größten Auto- und Containerhäfen in Europa. Wenn man sich den Containerverkehr in Bremen genauer ansieht, dann begreift man, mit welchem technischen - in diesem Fall: logistischen - Aufwand dieses enorme Aufkommen bewältigt wird. Man kann spüren, dass die Bremer Hafenwirtschaft aus guten Gründen Wachstumsmotor der Region und zugleich, wenn Sie so wollen, Jobmaschine ist. Mehr als 70.000 Arbeitsplätze - also jeder vierte Arbeitsplatz hier in Bremen - hängen direkt oder indirekt vom Hafen ab. Es muss sich also ein Bewusstsein dafür entwickeln, wie groß die Bedeutung dieser maritimen Wirtschaft nicht nur für die Hafenstädte, sondern für das Land insgesamt ist.

Diese Vierte Maritime Konferenz findet in einem äußerst positiven Umfeld statt. Wir können in Deutschland sehr selbstbewusst darauf hinweisen, dass in nahezu allen Segmenten der maritimen Wirtschaft in der letzten Zeit eine dynamische Geschäftsentwicklung vorstatten gegangen ist. Die Auftragslage der Werftindustrie ist gut. Die deutschen Schiffbauer haben im vergangenen Jahr bis einschließlich September Aufträge in Höhe von 2,4 Milliarden Euro eingeworben. Das zeigt, wie leistungsfähig dieser Wirtschaftsbereich ist. Denn damit ist Sicherheit für rund 20.000 Beschäftigte verbunden. Das sind nicht die Zahlen der Informations-

und Kommunikationstechnologien, wo es 750.000 Arbeitsplätze gibt, auch nicht die der Automobilindustrie, wenn ich einmal die Zulieferer hinzu zähle. Aber es ist trotzdem bedeutsam für ganze Regionen an der Küste. Es ist vielfach darauf hingewiesen worden, dass das Bauen eines Schiffes heute ein enormes Maß an modernen Technologien voraussetzt und dass die Unternehmen, die das bereit stellen, an vielen Orten, etwa in Baden-Württemberg zuhause sind. Also auch hier geht es um ökonomische Ausstrahlungswirkungen weit über den Hafbereich hinaus.

Die deutsche Hafenwirtschaft wird gelegentlich denen anderer Länder als unterlegen angesehen; sie verzeichnete im vergangenen Jahr jedoch einen Zuwachs von 6 %. Damit konnte der Marktanteil Hamburg und Bremens gegenüber der niederländischen Hauptkonkurrenz verteidigt werden. Ich finde, dass das Potenzial nicht ausgeschöpft ist und man das auch deutlich machen muss. Wir rechnen in den nächsten zehn Jahren mit einer Verdoppelung des Container-Umschlags. Die deutschen Häfen sollten versuchen, eine gehörige Scheibe davon abzuschneiden.

Der Schifffahrtsstandort setzt seinen Aufschwung fort. Für 2005 ist nochmals mit einer deutlichen Steigerung des Umsatzes um 15 % auf mehr als 16 Milliarden Euro zu rechnen. Ich denke, die günstige wirtschaftliche Entwicklung wurde möglich, weil wir in den vergangenen Jahren die Rahmenbedingungen gemeinsam verbessert haben, jeder in seinem Bereich. Die Verbesserung eröffnet der maritimen Wirtschaft die Chance, von der weltweiten Dynamik - etwa im Zusammenhang mit dem China-Geschäft - zu profitieren. Wir sollten sehr deutlich auch nach außen einige der wichtigsten Maßnahmen nennen, mit denen wir den maritimen Standort Deutschland gestärkt haben bzw. ihn weiter stärken werden und zwar nachhaltig.

Erstens: Bis Ende März laufen die Wettbewerbsbeihilfen, vor allem gegen das koreanische Dumping, und das begleitende WTO-Verfahren. Ich hoffe, dass es vernünftige Regelungen dazu gibt. Wenn nicht, dann wird man sich damit befassen müssen, wie man einer Wettbewerbsverzerrung begegnet, die ja nicht von den europäischen, jedenfalls nicht von den deutschen Werften ausgeht, sondern wie wir einer Konkurrenz begegnen müssen, die dem europäischen Markt durch Quersubventionierung, teilweise durch direkte Subventionierung, nicht zu bewältigende Wettbewerbsverzerrungen auferlegt. In diesem Zusammenhang will ich nur erwähnen, dass wir unsere Finanzierungszusagen erfüllt haben und dies unabhängig davon, dass das erforderte, den Finanzierungsanteil von 33 % auf 50 % zu erhöhen.

Zweitens: Die beihilferechtliche Genehmigung für die Landesbürgschaften hat die herausragende Stellung des Standortes Deutschland bei der Schiffsfinanzierung gefestigt. Die Modifizierungen, die wir beim deutschen System in den Gesprächen mit der Kommission zu

machen hatten, sind alles in allem erträglich und sind ein Beweis dafür, dass die Verhandlungen gut gewesen sind.

Drittens: Mit dem Innovationsprogramm "Schiffbau" investieren wir bis 2007 rund 27 Millionen Euro, um die Wettbewerbsfähigkeit unserer Industrie weiter zu erhöhen. Staatssekretär Catenhusen hat darauf hingewiesen, dass die ersten Vorverträge für dieses Programm des Bundeswirtschaftsministeriums gemacht worden sind - Vorverträge deshalb, weil wir die Europäische Kommission im wahrsten Sinne des Wortes mit ins Boot holen müssen.

Viertens: Die Tonnage-Steuer ist etwas, was positiv zu Buche schlägt. Dies und die Senkung der Lohnzusatzkosten für Seeleute deutscher Handelsschiffe hat den Trend zur Ausflagung gestoppt. Ich fand es gut, dass Sie eine Art "mea culpa" abgeliefert haben. In der Tat: Sie müssen nachliefern. Aber ich habe verstanden, dass Sie um, wenn man so will, das Zurückflaggen zu realisieren, etwas mehr Zeit brauchen.

Meine Damen und Herren, es ist richtig, dass eine vernünftige Politik für die maritime Wirtschaft, insbesondere für die Hafenwirtschaft, nur dann möglich ist, wenn eine leistungsfähige Verkehrsanbindung der Hafenstandorte stattfindet. Für den Ausbau der Zufahrten zu den Häfen ist im Bundesverkehrsplan 2003 mit 15 Einzelprojekten schon Beachtliches gemacht worden. Mindestens ebenso wichtig wie die landseitige Anbindung der Häfen ist die freie Zufahrt vom offenen Meer. Wir wissen, dass im Welthandel immer größere Schiffe zum Transport steigender Gütermengen eingesetzt werden. Also müssen wir uns - natürlich ökologisch sensibel, aber aus der wirtschaftlichen Bedeutung heraus - auch um die Fahrrinnenvertiefung von Elbe und Weser kümmern. Das werden wir auch tun. Und mit der positiven Entscheidung für den neuen Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven ist ein Leuchtturmprojekt auf den Weg gebracht worden. Die notwendigen Planungen und Untersuchungen für diese wichtigen Verkehrsprojekte sind bereits angelaufen.

Schiffbau - das ist deutlich geworden - ist Hightech-Industrie. Unsere Werften - das sollten wir ruhig mit Stolz sagen - gehören zu den weltweit modernsten und wettbewerbsstärksten, und das wollen wir ausbauen. Das, was forschungspolitisch geschehen soll, ist ein relativ neuer Ansatz. Aber das ist der Weg, den wir gehen müssen, um in der weltweiten Konkurrenz bestehen zu können. Korea und Japan sind genannt worden, China als künftiger Marktteilnehmer auch. Mit ihnen müssen wir konkurrieren. Dafür ist es richtig, in den speziellen Bereichen, in denen mehr an Technologie und mehr an Beherrschung von Technologie abgefordert wird, besser zu werden.

Es ist von Vizepräsident Verheugen auf die Frage hingewiesen worden: Was sind eigentlich die richtigen Unternehmensgrößen? - Das kann man abstrakt kaum sagen, sondern dies muss aus dem Marktgeschehen heraus beantwortet werden. Hier ist als Beispiel über den Airbus A380 geredet worden. Das ist ein beispielhaftes europäisches Projekt, das ohne die Schaffung der EADS nicht möglich gewesen wäre. EADS hat Boeing auf dem Markt des privaten Flugzeugbaus inzwischen überholt. Das hätte vor 30 Jahren kaum einer für möglich gehalten. Der Norden Deutschlands ist dabei ein gewichtiger Standort. Das betrifft Niedersachsen in Nordenham und in Stade ebenso wie Hamburg und Bremen. Daraus folgert natürlich die Überlegung: Kann man das, was bei EADS erfolgreich war, nicht auch im Schiffbau machen, also eine Art "EADS der Meere" schaffen? Prinzipiell sollte man sich diesem Gedanken durchaus öffnen. Allerdings muss man wissen, dass die Voraussetzungen in Europa dafür noch nicht so geschaffen sind, dass das kurzfristig realisierbar wäre. Dazu müssen andere noch ein paar Hausaufgaben machen, konkret müssen Unternehmen betriebswirtschaftlich in Ordnung gebracht werden. Aber das ist in erster Linie nicht eine Sache der Politik - sie kann einen freundlichen Rahmen setzen -, sondern der Unternehmen. Auf nationaler Ebene sind wir vorangekommen. Dass die Werftengruppen von HDW und Thyssen-Krupp zu Thyssen-Krupp-Marine-System fusioniert haben, war ein wichtiger Schritt. Es ist ein gutes Beispiel dafür, dass durch Konsolidierung ein Mehr an Wettbewerbsfähigkeit erreicht werden kann, ohne traditionsreiche und jedem von uns wichtige Standorte preiszugeben.

Meine Damen und Herren, gut ist, dass diese Konferenz auch das Thema Tsunami-Frühwarnsystem aufgegriffen hat, was tragischerweise durch die verheerende Flutkatastrophe in Südostasien auf die Tagesordnung gesetzt worden ist. Wir Europäer, die Deutschen zumal, bieten ein hochleistungsfähiges System an, welches den neuesten Stand der Technologie beinhaltet und so beschaffen ist, dass andere daran teilhaben können. Ich denke, dass die Vereinten Nationen sehr sorgfältig zu prüfen haben, wer auf der einen Seite ein Baukastensystem anbietet, das allen eine Chance zur Beteiligung gibt und wer auf der anderen Seite meint, es allein machen zu sollen - im Übrigen mit einer Technologie, die - um es freundschaftlich zu sagen - durchaus modernisiert werden kann. Wichtig ist, dass man das, was jetzt als Notwendigkeit aus der Katastrophe heraus erkannt worden ist, auch europäisch nicht außer Acht lässt. Das betrifft das Mittelmeer und die sogenannten europäischen Meere. Die Kooperation, die es zwischen Deutschland, Frankreich und Großbritannien hierbei gibt, kann man nur unterstützen.

Meine Damen und Herren, ich möchte noch einige Bemerkungen zum Umfeld machen, in dem sich auch die maritime Wirtschaft zu bewähren hat, sowohl international wie national. Für die weltwirtschaftliche Entwicklung sind die politische Lösung der Konflikte im Nahen Osten - der Konflikt zwischen Palästina und Israel, der Konflikt im Irak, die Situation im Iran - wesentlich. Es

gibt erstens die Chance, eine Lösung des Nahostkonflikts voranzubringen. Diese Chance müssen Europäer, aber auch die Vereinigten Staaten von Amerika ergreifen. Denn die jetzige Situation - der neu gewählte Präsident Palästinas, der Beachtliches geleistet hat - sollte uns ermutigen, eine Lösung zu finden und damit eine Grundlage für Terroristen, die zwar nicht direkt, aber indirekt aus diesem Konflikt scheinbare Legitimation saugen, zu bekämpfen. Wir sind zweitens alle an einer Stabilisierung der Situation im Irak interessiert. Das wird nicht kurzfristig möglich sein. Aber wir müssen - egal wie man zum Krieg gestanden hat - dafür sorgen, dass es dort zu einer demokratischen stabilen Entwicklung kommt. Wir können und müssen drittens die Situation im Iran mit den Mitteln der Diplomatie und der Politik lösen, weil wir einen neuen Konflikt nicht gebrauchen können. Wir müssen alle Kraft daran setzen, zusammen mit unseren Freunden Druck auszuüben, damit der Brennstoffkreislauf nicht geschlossen werden kann. Auf der anderen Seite müssen wir für den Fall aber auch Zusammenarbeit anbieten. Ich denke, dass das die richtige Strategie ist. Zur Aufrechterhaltung der positiven Entwicklung der Weltwirtschaft müssen diese politischen Konflikte, die Ausstrahlungswirkungen in die Ökonomie haben, politisch gelöst werden. Das ist jedenfalls die Auffassung der Bundesregierung.

Wir müssen zudem das Risiko minimieren, das in exorbitant gestiegenen Ölpreisen besteht und dafür sorgen, dass sie auf ein vernünftiges Maß zurückgeführt werden können, um Verwerfungen in der Weltwirtschaft zu vermeiden. Natürlich macht es jeden von uns - zumal denen, die stark in der Weltwirtschaft integriert sind - zu schaffen, dass sich als Folge des doppelten Defizites in den Vereinigten Staaten von Amerika die Euro-Dollar-Relation so ungünstig entwickelt hat. Das ist nicht nur abträglich für die Finanzbeziehungen, sondern kann auch Auswirkungen auf eine Exportsituation haben, die bisher gut für Deutschland ist - und hoffentlich auch bleiben wird.

Meine Damen und Herren, wenn man sich überlegt, wie schnell sich als Folge der Globalisierung die ökonomische Basis unserer Gesellschaft verändert, dann wird klar, dass die politischen Systeme nicht statisch bleiben können. Reformprozesse in Gang zu setzen, ist - so verstanden - also etwas, was uns ständig begleiten wird. Wir müssen ständig überprüfen, ob die bestehenden Strukturen noch geeignet sind, Wachstum und Beschäftigung zu verbessern. Daher müssen wir mehr investieren in Bildung, Forschung und Entwicklung, und wir müssen mehr investieren in Betreuung von Kindern. Wenn Sie so wollen, das ist exakt die andere Seite der "Agenda 2010", die wir zum einen machen, um die sozialen Sicherungssysteme an veränderte Bedingungen anzupassen, aber zum anderen auch, um Ressourcen frei zu bekommen, um nicht Vergangenheitssubventionen, sondern Zukunftsinvestitionen zu machen.

Meine Damen und Herren, mein Eindruck ist, dass wir mit den maritimen Konferenzen auf einem guten Weg sind. Wir sollten diesen Weg fortsetzen und diesen nachhaltig gestalten. Ich würde mir das wünschen und will signalisieren, dass die Bundesregierung dies unterstützt. Ich freue mich darauf, dass wir in der nächsten maritimen Konferenz erneut Bilanz ziehen und dann hoffentlich feststellen können, dass wir wieder ein Stück vorwärtsgekommen sind - und allemal Sie und Ihre Beschäftigten etwas davon haben. Denn das ist der Wunsch, der uns auf einer solchen Konferenz einen sollte.



Vierte Nationale Maritime Konferenz

am 25. Januar 2005

in der Freien Hansestadt Bremen

Arbeitspapier des Koordinators für die Maritime Wirtschaft

Gliederung

1. Vorwort
2. Handelsschiffbau und Schiffbauzulieferindustrie
 - 2.1 Leistung, Auftragslage und wirtschaftliche Situation der Werften
 - 2.2 Beiträge der Politik zur Sicherung gleicher Wettbewerbsbedingungen
 - 2.3 Ansätze zu Konsolidierungen in der deutschen Schiffbauindustrie
 - 2.4 Innovation und Strukturverbesserungen im Fokus der Schiffbaupolitik
 - 2.5 Schiffbauzulieferindustrie
3. Zukunftsfähige Strukturen im deutschen Marineschiffbau
 - 3.1 Kernfähigkeiten und Auslastungssituation deutscher Marinewerften
 - 3.2 Nationaler Konsolidierungsprozess
4. Seeschifffahrtsstandort Deutschland
 - 4.1 Maritimes Bündnis
 - 4.2 Short Sea Shipping – From Road to Sea/Waterway
5. Seehafenstandort Deutschland
 - 5.1 Hinterlandanbindungen
 - 5.2 Die deutschen Seehäfen im internationalen Wettbewerb
6. Forschung, Entwicklung und Bildung
 - 6.1 FuE-Förderprogramm „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhunde
 - 6.2 Evaluierung des Programms
7. Meerestechnikstandort Deutschland
 - 7.1 Industrielle Offshoretechnik – Öl und Gas
 - 7.2 Offshore Windenergie
 - 7.3 Hydrographie
 - 7.4 Marine Aquakultur
8. Maritime Sicherheit
 - 8.1 Maritime Safety – Schiffssicherheit und Unfallmanagement
 - 8.2 Maritime Security – Antiterrormaßnahmen auf Schiffen und in Häfen

Vorwort



Gut anderthalb Jahre nach der Dritten Nationalen Maritimen Konferenz des Bundeskanzlers in Lübeck lässt sich eine positive Zwischenbilanz für die maritime Wirtschaft Deutschlands ziehen: Nahezu alle Bereiche dieses Wirtschaftszweiges weisen ein beachtliches Wachstum auf. Damit liegt die maritime Wirtschaft Deutschlands deutlich über der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung des Landes. Dazu dürfte das Wachstum der Weltwirtschaft ebenso beigetragen haben, wie die Bereitschaft der Unternehmen, sich auf die Herausforderungen der Märkte einzustellen. Letzteres ist nur möglich mit einer Exzel-

lenzstrategie, die Technologieführerschaft und wettbewerbsfähige Arbeitsplätze sichert.

Hierzu hat die Bundesregierung ihren Beitrag durch Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation aber auch politische Flankierung sowie Inanspruchnahme der international-rechtlich zulässigen Unterstützungsmöglichkeiten erbracht.

In einer Phase positiver wirtschaftlicher Entwicklung gilt es, tragfähige Zukunftskonzepte für die deutsche maritime Wirtschaft zu entwickeln. Dazu gehört die Bereitschaft, strukturelle Veränderungen in Angriff zu nehmen. Die Vierte Nationale Maritime Konferenz in Bremen ist hierfür ein ideales Forum. Zukunftsstrategien sowie Fragen der Vernetzung und die Positionierung deutscher Unternehmen auf dem Weltmarkt müssen ebenso ein Thema sein wie die Erhaltung von Arbeitsplätzen und die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Produkte und Dienstleistungen.

Dabei gilt es natürlich auch, die europäische Dimension von Zukunftsstrategien zu berücksichtigen. Mit der Teilnahme und dem Beitrag von Kommissionsvizepräsident Günter Verheugen wird dieser Aspekt der Vierten Nationalen Maritimen Konferenz deutlich unterstrichen.

Wie bei den vorangegangenen Konferenzen stellt der nachfolgende Bericht des Koordinators für die maritime Wirtschaft einen Zwischenbericht und Ausblick dar. Er ist auch als Beitrag zum vom Bundeskanzler erwarteten „Monitoring“ der Absprachen der Lübecker Konferenz zu sehen. Der Vierten Nationalen Maritimen Konferenz in Bremen wünsche ich einen erfolgreichen Verlauf, ergebnisreiche Diskussionen und eine weitere Festigung des maritimen Netzwerkes in Deutschland.

2. Handelsschiffbau und Schiffbauzulieferindustrie

2.1 Leistung, Auftragslage und wirtschaftliche Situation der Werften

Der deutsche Schiffbau profitiert kräftig von der zur Zeit boomenden Nachfrage nach Schiffsneubauten und zeigt damit, dass er in der Lage ist, auch unter den schwierigen Marktbedingungen im weltweiten Wettbewerb zu bestehen.

Im Jahre 2003 haben die Werften Aufträge im Wert von 3,6 Mrd. Euro hereingenommen und in 2004 wurden Anschlussaufträge in Höhe von 3,4 Mrd. Euro (geschätzt) akquiriert. Damit werden Auslastung und Beschäftigung auf den Werften bis Ende 2006 und darüber hinaus gesichert. Die noch im Mai 2003 gehegte Befürchtung, den Werften könnte die Arbeit ausgehen, ist nicht eingetreten. Die Werften sind erfolgreich dabei, ihre Auslastung und damit Arbeitsplätze für knapp 20.000 Beschäftigte für die nächsten zwei bis drei Jahre zu sichern.

Tabelle: Entwicklung des deutschen Handelsschiffneubaus 2001 bis 2004

(Mrd. Euro)	2001	2002	2003	2004 (geschätzte Angaben)
Ablieferungen	3,0	3,4	2,8	2,4
Auftragseingänge	0,5	1,7	3,6	3,4
Auftragsbestände	7,8	5,5	5,9	6,9

Die deutschen Werften können in bestimmten Segmenten die von ihnen akquirierten Aufträge nicht ohne Beihilfen wirtschaftlich ausführen. Ihre bisher erreichten Kostensenkungen und die Vorteile, die sie durch hohe Qualität, Termintreue und Flexibilität erzielen, haben noch nicht die bestehende Lücke zu den koreanischen Schiffbau-Dumpingpreisen und zu den niedrigen Preisen chinesischer Werften schließen können.

Auch die wegen der gegenwärtig guten Nachfrage nach Schiffsneubauten gestiegenen Preise müssen vor dem Hintergrund gesehen werden, dass die positive Preisentwicklung von einem Preisniveau des Jahres 2002 ausgeht, das so niedrig gewesen ist wie seit über zehn Jahren nicht mehr. Und man darf auch nicht übersehen, dass gut die Hälfte der feststellbaren Preiserholung durch die kräftig gestiegenen Stahlpreise und die erlösschmälernde Wechselkursentwicklung wieder aufgezehrt wird.

2.2 Beiträge der Politik zur Sicherung gleicher Wettbewerbsbedingungen

Um den deutschen Werften auf dem durch Wettbewerbsverzerrungen gekennzeichneten Schiffbauweltmarkt annähernd faire Wettbewerbsbedingungen zu sichern, hat die Politik wichtige Beiträge geleistet:

- Die Bundesregierung hat sich mit Nachdruck und Erfolg dafür eingesetzt, dass die WTO-Klage der Europäischen Kommission wegen koreanischen Dumpings durch bis zum 31. März 2005 **befristete Schutzmaßnahmen (Wettbewerbshilfen)** für die Werften flankiert wird. Mit diesen Hilfen dürfen Aufträge für den Bau von Containerschiffen, Chemikalien- und Produktentankern sowie Erdgastankern, das sind die von den Wettbewerbsverzerrungen besonders betroffenen Marktsegmente, mit höchstens sechs Prozent des Auftragswertes gefördert werden. Eine Entscheidung in dem von der Europäischen Kommission geführten WTO-Streitbelegungsverfahren wird im Januar 2005 erwartet. Die Bundesregierung geht davon aus, dass es nach dem Abschluss des WTO-Verfahrens - unabhängig von dessen Ausgang - keine weiteren Wettbewerbshilfen für die europäischen Werften geben wird.
- Mit der Einstellung von über 270 Mio. Euro für Wettbewerbshilfen (Zeitraum Oktober 2002 bis Dezember 2004) in den Haushalten des Bundes und der Küstenländer wird den deutschen Schiffbauern eine wichtige Unterstützung gegeben. Den schwierigen Haushaltssituationen der Küstenländer Rechnung tragend, stimmte die Bundesregierung für die Beihilfetranchen 2004 und 2005 einer Verringerung der Kofinanzierung der Beihilfen durch die Küstenländer auf einen mindestens hälftigen Beitrag bei gleichzeitiger Beibehaltung der absoluten Höhe des Beitrages des Bundes zu. Durch diese konstruktive Lösung kommen die vom Haushaltsausschuss des Bundestages beschlossenen Bundesmittel den Werften in der vorgesehenen Höhe zugute. Für die in 2004 abgeschlossenen und bis zum 31. März 2005 voraussichtlich noch abzuschließenden Bauverträge kann aus heutiger Sicht eine durchschnittliche Beihilfeintensität von ca. drei Prozent erreicht werden.
- Die Bundesregierung erreichte die Genehmigungen der EU-Kommission für das deutsche **Landesbürgschaftssystem** sowie die Einführung des **Festzinssystems CIRR** (Commercial Interest Reference Rate). Damit wurden die Voraussetzungen für die Bewahrung der Attraktivität des Schiffsfinanzierungsstandortes Deutschland sowie bessere Planungs- und Finanzierungssicherheit für die deutschen Werften geschaffen.
- Im April 2004 sind für die vier ostdeutschen Werften in Wismar, Rostock-Warnemünde, Stralsund und Wolgast bislang bestehende **Produktionsbegrenzungen aufgehoben**

worden. Nachdem schon 2001 auf Antrag der Bundesregierung die von der Europäischen Union bis Ende 2005 festgesetzten Begrenzungen vorzeitig gelockert wurden, ist nun das von der Bundesregierung und der Landesregierung von Mecklenburg-Vorpommern intensiv verfolgte weitergehende Ziel erreicht worden. Jetzt eröffnen sich den Werften ausreichend große betriebswirtschaftliche Spielräume und bessere Möglichkeiten zur Beschäftigungssicherung. Ab 2006 sind die ostdeutschen Werften dann auch frei von den jetzt noch einzuhaltenden technischen Kapazitätsbegrenzungen.

- Seit September 2002 begleitet die Bundesregierung die für die EU-Mitgliedstaaten von der Europäischen Kommission geführten Verhandlungen über ein **neues OECD-Schiffbauübereinkommen**, mit dem normale Wettbewerbsbedingungen auf dem Schiffbauweltmarkt erreicht werden sollen. Ziel der bis Ende 2005 anberaumten Verhandlungen ist die Vereinbarung von Regelungen zum Abbau von Stützungsmaßnahmen gegen schädigende Preisgestaltungen und andere marktverzerrende Praktiken sowie über einen Sonderstatus für Entwicklungsländer und Länder im Übergang. Die letzte und inzwischen achte Verhandlungsrunde im November 2004 hat eher verhärtete Positionen gezeigt, insbesondere durch China. Das OECD-Sekretariat ist dennoch zuversichtlich und macht neue Vorschläge. Die Bundesregierung und die Europäische Kommission werden die Verhandlungen konstruktiv fortsetzen.

2.3 Ansätze zu Konsolidierungen in der deutschen Schiffbauindustrie

Ursachen für die noch bestehenden Wettbewerbsnachteile der deutschen Werften sind nicht allein zu niedrige Weltmarktpreise, sondern auch deutliche strukturelle Defizite. Die durchschnittliche Betriebsgröße der über 30 deutschen Seeschiffswerften¹ liegt bei rund 590 Beschäftigten; nur acht Werften gehören zu größeren Konzernen. Die mit größeren Serienaufträgen verbundenen hohen finanziellen Risiken können von vielen deutschen Schiffbauunternehmen kaum getragen werden. Demgegenüber haben beispielsweise koreanische Werften im Durchschnitt über 4.000 Beschäftigte und sind in große, kapitalstarke Konzerne eingebunden. Ihre Produktpaletten reichen von Supertankern und Massengutschiffen bis zu großen Containerschiffen. Diversifizierung, Betriebsgröße und ausgeprägter Serienschiffbau ermöglichen eine umfassendere Nutzung von Größenvorteilen. Im deutschen Schiffbau hat es stärkere Konzentrationen zuletzt nur im Bereich der konzerngebundenen Werften gegeben. Hier besteht die nötige größere Bereitschaft und Fähigkeit, wirtschaftlichen Erfordernissen Rechnung zu tragen und bestehende Strukturen zu verändern.

¹ Berücksichtigt wurden die Werften, die komplette Seeschiffe bauen, umbauen oder reparieren könnten und mehr als 20 Beschäftigte haben.

Werftenverbund Aker Ostsee

Im Ergebnis der Fusion der norwegischen Aker-Gruppe mit dem norwegisch-britischen Kvaerner Konzern sind in einem seit Ende 2002 währenden Konsolidierungsprozess auch die Schiffbauaktivitäten von Aker und Kvaerner mit Werften u.a. in Norwegen, Finnland und Deutschland in der Aker Yards-Gruppe neu geordnet worden.

Die beiden deutschen Aker-Werften in Wismar und Rostock-Warnemünde sind jetzt im fusionierten Unternehmen **Aker Ostsee** mit zwei Produktionsstandorten in Wismar und Rostock-Warnemünde verbunden. Die Aktivitäten der Werft in Rostock-Warnemünde wurden in eine operative Schiffbaugesellschaft und in eine Immobiliengesellschaft umstrukturiert, die jeweils 100-prozentige Töchter von Aker MTW Werft, Wismar, sind. Im Zuge der Umstrukturierung wurde in Rostock-Warnemünde die Zentrale geschlossen und in Wismar zusammengefasst, die geteilte Fertigung der Schiffsneubauten eingeführt (Vorschiffe in Rostock-Warnemünde, Hinterschiffe in Wismar) und die Rohrfertigung in Rostock-Warnemünde konzentriert. Im Ergebnis dieser Maßnahmen konnten die Fertigungsstunden je Schiff abgesenkt werden.

Fusion ThyssenKrupp/HDW

Im Oktober 2004 haben der Industriekonzern ThyssenKrupp AG und der US-Finanzinvestor One Equity Partners (OEP) die Fusion ihrer drei großen Werften Blohm+Voss, Hamburg, Nordseewerke, Emden, und Howaldtswerke-Deutsche Werft AG, Kiel (inkl. mehrerer Tochterunternehmen), vertraglich vereinbart. Der neue Verbund **ThyssenKrupp Werften** setzt mit dem Neubau von Marine- und Handelsschiffen sowie Schiffsreparaturen rund 2,2 Mrd. Euro um und hat in Deutschland 6.500 Beschäftigte. Es ist vorgesehen, in Kiel neben U-Booten und Marine-Überwasserschiffen auch weiterhin Handelsschiffe und in Emden Teile von U-Booten sowie Marine-Überwasserschiffe und Handelsschiffe zu bauen. In Hamburg sollen Marine-Überwasserschiffe und Mega-Yachten gebaut sowie Schiffsreparaturen durchgeführt werden. Dieses Strukturkonzept erhält die im deutschen Schiffbau traditionelle Integration von Handels- und Marineschiffbau. Das Nebeneinander von militärischem und zivilem Schiffbau sichert den Erhalt hochqualifizierter Engineering-Kapazitäten und wehrtechnischer Kernfähigkeiten einschließlich der Kompetenz zur Systemintegration und ist daher ein wichtiger struktureller Vorteil.

2.4 Innovation und Strukturverbesserungen im Fokus der Schiffbaupolitik

In der deutschen Schiffbaupolitik findet ein Paradigmenwechsel statt: Die Bundesregierung geht davon aus und die deutschen Werften stellen sich darauf ein, dass mit dem Auslaufen der befristeten Wettbewerbshilfen zum 31. März 2005 die Gewährung von Beihilfen im Sinne der Subventionierung der Preise von Schiffsneubauten endgültig beendet wird. Die Werften müssen die Zeit bis zur Ablieferung des letzten subventionierten Containerschiffes oder

Chemikaliertankern nutzen, um sich vor allem über Produkt- und Verfahrensinnovationen sowie intensivere vertikale und horizontale Kooperation und Zusammenarbeit für die Zeit nach den Beihilfen und nach dem Nachfrageboom fit zu machen.

Natürlich wird auch in Zukunft die Sicherung gleicher Wettbewerbsbedingungen eine Aufgabe der Politik bleiben. Die Bundesregierung richtet jetzt aber die Schwerpunkte ihrer schiffbaulichen Förderungen und die Gestaltung der politischen Rahmenbedingungen konsequent auf die Entwicklung einer zukunftsfähigen Branchenstruktur sowie auf nachhaltige Verbesserungen der Wettbewerbsfähigkeit aus.

a) Innovationsförderung

Noch in 2004 wurde – zulässig gemäß der Rahmenbestimmungen der Europäischen Kommission für Beihilfen an den Schiffbau² - das **Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“**³ eingeführt. Dieses Programm hat neben dem primären Ziel der Förderung marktorientierter schiffbaulicher Innovationen auch die Anregung von Strukturverbesserungen zum Gegenstand. Die Zuwendungen der Innovationsförderung werden - neu für den deutschen Schiffbau - als bedingt rückzahlbare Zuschüsse gewährt. Das Problem wird also auf die Erreichung signifikanter wirtschaftlicher Erfolge im Wettbewerb orientiert, d.h. auf höhere Wettbewerbsfähigkeit der Werften.

Bis Ende 2004 hat es zwei Anträge auf Innovationsförderung gegeben, die sich auf den Ende September 2004 fertiggestellten und der Europäischen Kommission notifizierten Entwurf der Richtlinie zum Förderprogramm stützten. Dieser Entwurf war vom Verband für Schiffbau und Meerestechnik - mit Billigung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit – bereits vorab den Mitgliedsunternehmen zur Kenntnis gegeben worden. Für diese beiden eingereichten Anträge sind unter dem Vorbehalt der Genehmigung des Förderprogramms durch die Europäische Kommission noch Ende Dezember 2004 Vorverträge über die Gewährung von Innovationsförderung in 2005 und 2006 abgeschlossen worden.

b) Strukturelle Verbesserungen

Verbesserungen der Struktur der deutschen Schiffbauindustrie, gleichgültig ob in Form verstärkter vertikaler bzw. horizontaler Kooperationen oder bereits durch gesellschaftsrechtlich abgesicherte Zusammenarbeit und Arbeitsteilung, sind in erster Linie von den Unternehmen selbst zu leisten. Die Schiffbaupolitik der Bundesregierung kann dazu allenfalls über die Gestaltung der Rahmenbedingungen in gewissem Umfang Anreize geben, wie dies z. B. durch das Programm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ angestrebt wird.

² Mitteilung Nr. C(2003)5274 der Europäischen Kommission, ABl. C 317 vom 30. 12. 2003, S. 11

³ BMWA-Programm befindet sich zur Zeit im Genehmigungsverfahren der EU-Kommission

Mit der von ihr in Auftrag gegebenen **Studie „Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Schiffbaus – Analyse der Leistungsfähigkeit sowie möglicher Optimierungs- und Kooperationspotenziale“** beabsichtigt die Bundesregierung, den von allen Beteiligten als dringend notwendig erachteten Strukturverbesserungen in der deutschen Werftenlandschaft zusätzliche Impulse zu geben.

Bereits in der Endphase der Studie, als erste vorläufige Ergebnisse der umfangreichen Untersuchungen in den Werften vorlagen, hat der Maritime Koordinator einen intensiven Dialog mit dem Verband für Schiffbau und Meerestechnik, mehreren Werften und der IG Metall Bezirksleitung Küste begonnen und – auch mit Blick auf die Vierte Nationale Maritime Konferenz in Bremen – als Reaktion auf die Feststellungen der Studie konstruktive Beiträge der Branche gefordert.

c) Beschäftigungspool

Mit dem Ziel, auf den Werften Kostenentlastungen möglich zu machen und zugleich Qualifikations- und Beschäftigungspotenziale durch verbesserte Nutzung arbeitsmarktpolitischer Instrumente zu erhalten, hat die Bundesregierung das als „**Task Force Werften**“ bezeichnete Zusammenwirken der verantwortlichen Tarifparteien auf Gewerkschafts- und Unternehmerseite angeregt⁴ und begleitet. Im Herbst 2004 haben die Werften, vertreten durch den Verband für Schiffbau und Meerestechnik VSM, und die IG Metall Bezirksleitung Küste ihre Verhandlungen erfolgreich abgeschlossen und sich auf das Modell eines Beschäftigungspools verständigt, mit dem temporäre Auslastungs- und Beschäftigungsschwankungen zwischen den Werften ausgeglichen und bei Unterbeschäftigung zukunftsorientierte Qualifizierungen stattfinden können. Dieses Konzept „Mobilität gegen Unterbeschäftigung“ bietet neben dem überlebenswichtigen Vorteil, dass das hohe Qualifikationsniveau der Beschäftigten deutscher Werften erhalten und weiter erhöht werden kann, auch eine nicht gering zu schätzende Strukturkomponente: Der zwischen den Werften beabsichtigte Austausch von Mitarbeitern wird über den Transfer von Erfahrungen und das gegenseitige Kennen lernen für die engere Zusammenarbeit der gesamten Branche von großem Nutzen sein. Außerdem zielt das Projekt auf eine Flexibilisierung des Arbeitsmarktes im Bereich der Schiffbauindustrie, die zu einer Sicherung bzw. auch Erhöhung des Beschäftigungsniveaus beitragen könnte.

Die Bundesregierung wird die wichtige Pilotphase des Beschäftigungspools begleiten.

d) Integrativer Ansatz für Forschung und Entwicklung und Innovation

Die Bundesregierung prüft, wie mittels eines integrativen Ansatzes die Effektivität der Förderung von Forschung und Entwicklung und Innovation weiter verbessert werden kann.

⁴ Werftengespräch von Bundesminister Clement am 6. Mai 2003

Ausgehend von der Forschungsförderung „Schiffbau und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“ und dem neuen Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ ist eine Exzellenzstrategie zu entwickeln, die konsequent, beginnend bei Forschung und Entwicklung bis hin zur anwendungsreifen Innovation, auf marktfähige neue Produkte zielt, mit denen die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Schiffbauindustrie nachhaltig gestärkt wird.

2.5 Zulieferindustrie: Zukunftschancen werden offensiv genutzt

Die Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie umfasst in Deutschland rund 400 überwiegend mittelständische Unternehmen, die mit etwa 70.000 Mitarbeitern einen Jahresumsatz von ca. 8,3 Mrd. Euro erwirtschaften, der zu zwei Dritteln im Exportgeschäft erzielt wird. Bezogen auf den Umsatz stehen die deutschen Zulieferer weltweit auf Platz zwei hinter Japan, bezogen auf den Export sogar an erster Stelle. 2003 konnten die Unternehmen ihren Umsatz um etwa 2,4 % steigern. Dominierender Absatzbereich ist nach wie vor der Handelsschiffbau mit ca. 75 %. Auch der Marineschiffbau hat für die Zulieferindustrie mit insgesamt ca. 22 % Umsatzanteil - im Inland fast 30 % - einen hohen Stellenwert.

Erstmals ist 2004 Asien vor den EU-Ländern zum wichtigsten Auslands-Absatzmarkt avanciert. Die deutschen Zulieferer profitieren von den Schiffbauaufträgen an die Werften in Korea und China. Allein die Aufträge an deutsche Zulieferer aus China wuchsen in 2003 um über 60 %.

Der europäische Absatzmarkt behält dennoch seine große Bedeutung: Rechnet man alle Bereiche des europäischen Marktes zusammen – darin hat allein der deutsche Markt rund 33 % Anteil am Auftragseingang - so kommen aus Europa 60 % der Auftragseingänge der deutschen Zulieferindustrie. Zur langfristigen Sicherung dieses Anteils hat deshalb die erfolgreiche Umsetzung der europäischen Initiative „LeaderSHIP 2015“ eine besondere Bedeutung.

Die hohen Zuwächse bei den Auftragseingängen sind einerseits eine erfreuliche Bestätigung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Zulieferindustrie, andererseits bringen sie aber auch erhebliche Probleme mit sich: Kurze Lieferfristen, hoher Preisdruck, Wettbewerbsnachteile durch den starken Euro sowie Preis- und Verfügbarkeitsprobleme bei Stahl und weiteren Rohstoffen und Vorprodukten. Dies belastet viele Zulieferer bis an ihre Grenzen, führt zu Lieferengpässen und zu Kostenerhöhungen, die aufgrund des weltweit scharfen Wettbewerbes in aller Regel nicht weitergegeben werden können und die knappen Margen belasten. Deshalb konzentriert sich die Branche darauf, die sich bietenden Chancen des Marktes offensiv zu nutzen. Das weltweite Marktvolumen für maritime Zulieferungen einschließlich After-Sales-Geschäft beträgt etwa 65 Mrd. Euro pro Jahr. Die Unternehmen arbeiten daran, für die gesamte Lebensdauer der Schiffe auch weiterhin ein führender, leistungsfähiger Partner der deutschen und europäischen Reeder sein zu können, die mehr als

die Hälfte der weltweiten Schiffsneubauten ordern. Neben ständigen Innovationen, die sich an Kundennutzen und Weltmarktpreisen orientieren, gehört dazu der weitere Ausbau eines schnellen und weltumspannenden Service- und Ersatzteilnetzes. Wichtig ist auch der steigende „Retrofit-Investitions-Bedarf“ der Reeder, um die bestehende Flotte - neuen und verschärften internationalen Vorschriften nachkommend - dem aktuellen Stand der Technik anzupassen. Zu dem permanenten „Fitness-Programm“ der deutschen Zulieferer gehören auch der Ausbau lokaler Marktpräsenz bei Vertrieb und Service, aber auch Produktion/Montage zur Umsetzung von Forderungen nach „local content“ und zur Erreichung marktfähiger Produktkosten. Dies ist zunehmend von vielen Unternehmen nicht mehr allein zu bewältigen. Deshalb werden seit geraumer Zeit Kooperationen gebildet, wenn dies für alle Partner konkreten Nutzen erbringt.

3. Zukunftsfähige Strukturen im deutschen Marineschiffbau

3.1 Kernfähigkeiten und Auslastungssituation deutscher Marinewerften

Marineschiffbau wird in Deutschland an acht Werftstandorten betrieben. Kennzeichnend für die privatwirtschaftlich strukturierten Werftbetriebe ist eine Ausrichtung auf Handels- und Marineschiffbau. Vor allem für den unter sicherheitspolitischen, technologischen und rüstungswirtschaftlichen Aspekten wichtigen Erhalt wehrtechnischer Kernfähigkeiten und Mindestkapazitäten im Marineschiffbau ergeben sich dadurch positive Struktureffekte. Die mit der zivilen Komponente verbundene größere Flexibilität der Marinewerften verbessert insbesondere die Möglichkeiten für eine rentablere Auslastung der Fertigungskapazitäten.

Insgesamt waren auf den Werften mit Marineschiffbau 2004 (Stand: 1. September 2004) rd. 8.530 Beschäftigte tätig. Etwa 4.000 Mitarbeiter (47%) wurden unmittelbar im militärischen Schiffbau eingesetzt.

Durchschnittlich ein Fünftel des Gesamtumsatzes der deutschen Werftindustrie entfällt jährlich auf den Marineschiffbau; auf den Kombi-Werften beträgt der Umsatzanteil immerhin bis zu 80%.

Der deutsche Marineschiffbau verfügt in den Bereichen Überwasserkampfschiffe (Fregatten und Korvetten), konventionelle (nicht-nuklear angetriebene) U-Boote, Minenabwehr- und -kampfbote sowie marinespezifische Unterstützungsfahrzeuge über eine hohe Leistungs- und Systemfähigkeit.

Während in den europäischen Partnerländern zunehmend in der Rüstungselektronik tätige Konzerne wie Thales (Frankreich) oder BAE Systems (Großbritannien) die Führerschaft bei Marineaufträgen übernehmen, haben die deutschen Werften ihre Position als Generalunternehmer und ihre Systemfähigkeit /-kompetenz behauptet.

Die deutschen Marinewerften agieren in ihrem spezifischen Produktbereich als Systemhaus / -integrator und sind international Technologieführer. Auf dem „erreichbaren“ Weltmarkt haben sie nach Angaben der Industrie mit einem Anteil von etwa 70% an den Ablieferungen (Neubau, Materialpakete, Modernisierungen) bei konventionellen U-Booten auch die führende

Marktposition inne. Bei Überwasserkampfschiffen (Fregatten) beträgt der deutsche Marktanteil rund 25%.

Die Bedeutung des Exports von Marineschiffen für die Auslastung der Engineering- und Fertigungskapazitäten wird künftig noch weiter zunehmen. Das gilt insbesondere für den Überwasserbereich. Im U-Boot-Bau sichern bereits heute überwiegend Bestellungen aus dem Ausland eine langfristige Kapazitätsauslastung und Beschäftigung. Für die Hereinnahme von Exportaufträgen im Marinebereich sind aber auch künftig nationale Referenzprojekte („parent navy“) unerlässlich.

Bislang bildeten die Aufträge der Deutschen Marine die Grundlage für die System- und Wettbewerbsfähigkeit der Werften und ermöglichten die für den Erhalt von Kernfähigkeiten erforderliche Mindestauslastung der Marineschiffbaukapazitäten.

Bei planmäßiger Abwicklung der laufenden Beschaffungsprogramme Fregatte 124 (3 Einheiten), außenluftunabhängige U-Boote des Typs 212A (1. Los, 4 Einheiten) und Wehrforschungs- und Erprobungsschiff „Planet“ bis 2005/2006 sowie dem qualifizierten Abschluss der Entwicklung Minenjagd (MJ) 2000 in 2004 können allerdings in den Folgejahren die Mindestkapazitäten in den Bereichen Konstruktion, Engineering und Fertigung allein durch nationale Aufträge nicht ausgelastet werden.

Vor allem im Überwasserschiffbau sind für den Erhalt von Know-how und Kapazitäten weitere Exportaufträge erforderlich. Durch den begonnenen Bau von insgesamt fünf Korvetten der Klasse 130, die in den Jahren 2007 (2) und 2008 (3) abgeliefert werden sollen, hat sich die Auslastungssituation zwar etwas entspannt, dennoch sind aufgrund der langen Vorlaufzeiten dringend Anschlussaufträge notwendig, um den nach 2006 drohenden Verlust von Kernfähigkeiten zu vermeiden. Es ist zu erwarten, dass der Umsatz der deutschen Marinewerften von ca. 600 Mio. Euro im Jahre 2004 in den Folgejahren zurückgehen wird.

Die Material- und Ausrüstungsplanung der Bundeswehr sieht aufgrund veränderter Fähigkeits- und Bedarfsanforderungen der Marine und zur Verfügung stehender Haushaltsmittel eine Neuorientierung bei den Beschaffungsvorhaben vor. So wurde die Zahl der im Zeitraum 2005 - 2018 neu zu beschaffenden Überwasser- und Unterwasserkampfschiffe halbiert und das Projekt MJ 2000 ganz aufgegeben. Die geplanten – von vier auf zwei U-Boote - reduzierten Zuführungen der Klasse 212A (2. Los), von vier Kampfeinheiten der neuen Fregattengeneration F 125 und eines Einsatzgruppenversorgers (EGV – 2. Los) sowie die Fähigkeitsanpassung der Fregatten F 122/123 lassen im Zeitraum bis 2012 insbesondere bei Überwasserkampfschiffen Probleme bei der Grundauslastung der Marineschiffbau- und Ausrüstungsindustrie erwarten.

Um den Werften Planungssicherheit zu geben und Kernfähigkeiten speziell im Bereich Ingenieurleistungen zu erhalten, sollen die Verträge über den Bau der Fregatte F 125 (4 Einheiten) und das 2. Los der U212A (2 Einheiten) zeitlich vorgezogen und bereits 2006

abgeschlossen werden. Dadurch würde im Überwasserbereich zugleich der Abstand zwischen den Technologiephasen der F 124 und der F 125 verkürzt, sodass eine Technologiefortschreibung und Nutzung vorhandenen technologischen Know-hows beim Nachfolgeschiff ermöglicht wird. Zur Verbesserung der Auslastung der Fertigungskapazitäten bei Überwasserkampfschiffen könnten auch Möglichkeiten für einen früheren Ablieferungstermin der ersten Fregatte F 125 geprüft werden. Die bedarfsorientierten Planungen sehen gegenwärtig einen Zulauf der Schiffe ab dem Jahr 2014 vor.

3.2 Nationaler Konsolidierungsprozess

Kapazitätsanpassungen im Marineschiffbau sind unausweichlich. Der deutsche Marineschiffbau steht vor der Aufgabe, sich national zu konsolidieren um damit seine internationale Kooperations- und Wettbewerbsfähigkeit zu stärken und um den Erhalt wehrtechnischer Kernfähigkeiten/Schlüsseltechnologien und Schiffbaukapazitäten am Standort Deutschland zu sichern. Dazu bedarf es struktureller Veränderungen, der Bündelung von Fähigkeiten sowie strategischer Partnerschaften durch horizontale und vertikale Kooperation bis hin zu Kapitalverflechtungen. Ein starkes deutsches Systemhaus ist bei einer künftigen Restrukturierung des europäischen Marineschiffbaus auch Voraussetzung für eine ausgewogene Wertschöpfung und Arbeitsteilung zwischen den Beteiligten und die Wahrung nationaler sicherheits- und industriepolitischer Interessen.

Der Zusammenschluss der ThyssenKrupp Werften und der Howaldtswerke-Deutsche Werft AG (HDW) zu einem Werftenverbund ist ein wichtiger Schritt zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Marinewerften. Die neue Struktur schafft ein entsprechendes industrielles Gewicht und verbessert die deutsche Position in der Diskussion über eine künftige Zusammenarbeit im Marineschiffbau auf europäischer Ebene.

Die ThyssenKrupp AG und der US-amerikanische Finanzinvestor One Equity Partners LLC (OEP) hatten nach längerem Vorlauf im Oktober 2004 die Zusammenführung und Fusion ihrer großen, konzerngebundenen Werften in Hamburg, Emden, und Kiel inklusive mehrerer Tochterunternehmen vertraglich vereinbart. Nachdem die EU-Kommission mit Entscheidung vom 10. Dezember 2004 die fusionskontrollrechtliche Freigabe ohne Auflagen für den Zusammenschluss erteilte und die Bundesregierung eine Minderheitsbeteiligung (25%) von OEP, dem bisherigen HDW-Mehrheitsaktionär, an dem neuen Verbund nicht untersagte, wurde die Fusion Anfang 2005 vollzogen.

Die neue Unternehmensgruppe ThyssenKrupp Marine Systems AG umfasst als wesentliche Beteiligungen: Blohm+Voss GmbH und Blohm+Voss Repair GmbH, Hamburg, Nordseewerke GmbH, Emden, HDW AG, Kiel, HDW-Nobiskrug GmbH, Rendsburg, Kockums AB, Schweden sowie Hellenic Shipyards S.A., Griechenland.

Der Werftenverbund unter industrieller Führung von ThyssenKrupp (75% der Aktien) steht für ein Umsatzvolumen von rund 2,2 Mrd. Euro und hat am Standort Deutschland in den Bereichen

Marine- und Handelsschiffbau sowie Schiffsreparaturen etwa 6.500 Beschäftigte. Das sind ein Drittel aller Beschäftigten im deutschen Schiffbau. Mit der Fusion werden nach dem vereinbarten Struktur- und Personalkapazitätskonzept durch Rationalisierungsmaßnahmen und aufgrund von Synergieeffekten Arbeitsplätze eingespart. Mit Tochterunternehmen in der Zulieferindustrie sowie den Werften in Schweden und Griechenland beschäftigt der Verbund derzeit insgesamt noch ca. 9.300 Mitarbeiter.

Das industrielle Konzept sieht vor, dass in Kiel neben konventionellen U-Booten auch zivile und Marine-Überwasserschiffe gebaut werden. Die zivilen Überwasserschiffbauaktivitäten werden allerdings in einer eigenen Gesellschaft (Überwasser GmbH) weitergeführt. In Emden werden U-Boot-Sektionen, Marine-Überwasserschiffe und Handelsschiffe gefertigt, in Hamburg sollen Marine-Überwasserschiffe und Mega-Yachten hergestellt sowie Schiffsreparaturen durchgeführt werden.

Die jetzt erreichte nationale Konsolidierung sichert Wertschöpfung und marine-technisches Know-how in Deutschland (u.a. Brennstoffzellentechnologie für U-Boote, modulares MEKO-Konzept bei Überwasserkampfschiffen). Mit der Bildung von Kompetenzzentren in den Kerngeschäften U-Boot-Bau und Marine-Überwasserschiffbau werden die Fähigkeiten zur Systemintegration und die führenden Positionen der deutschen Werften im Markt für Marineschiffe gestärkt.

Mit dem nationalen Werftenverbund hat die Industrie effiziente Strukturen für eine mögliche spätere europäische Lösung im Marineschiffbau geschaffen. Während die deutschen Werften bereits einen wesentlichen Teil des längerfristigen Konsolidierungsprozesses realisiert haben, stehen in den übrigen europäischen Ländern mit Marineschiffbaukapazitäten die notwendigen strukturellen Anpassungsprozesse an die Marktgegebenheiten überwiegend noch aus.

Erheblicher Konsolidierungsbedarf besteht aus deutscher Sicht in den potenziellen Partnerländern vor allem in Richtung Privatisierung, Abbau von Überkapazitäten, Steigerung von Produktivität und stärkere Wirtschaftlichkeitsorientierung. Das gilt insbesondere für Frankreich, Italien und Spanien. Es ist davon auszugehen, dass die dort erforderlichen strukturellen Anpassungen einen eher mittelfristigen Zeitraum beanspruchen werden und erst dann eine Zusammenarbeit „unter Gleichen“ sowie eine Zusammenführung europäischer Marineschiffbaukapazitäten überhaupt in Betracht kommen kann.

Deshalb ist die deutsche Werftenfusion gegenwärtig nur als ein erster Schritt in Richtung eines künftigen europäischen Verbundes im Marineschiffbau anzusehen. Mit Blick auf eine spätere europäische Lösung kommt es für den deutschen Werftenverbund jetzt darauf an, die Systemkompetenzen vorrangig durch vertikale Integration strategisch wichtiger Elektronikzulieferer zu erweitern.

4. Deutschland als Standort für Seeschifffahrt

Der Schifffahrtsstandort Deutschland hat – trotz des erheblichen internationalen Wettbewerbs, dem er seit Jahren ausgesetzt ist – seinen rasanten Aufschwung fortgesetzt. Aufgrund der positiven Lage auf den Schifffahrtsmärkten und der erheblichen Ausweitung der Flotte unter deutschem Management (deutsche und fremde Flagge) ist für die Jahre 2004 und 2005 mit signifikanten Steigerungen des Umsatzes zu rechnen (Gesamtumsatzvolumen von rd. 14,1 Mrd. Euro im Jahr 2004 und von rd. 16,4 Mrd. Euro im Jahr 2005). Von dem aktuellen Aufschwung in der Schifffahrt profitieren sowohl die deutsche Werft- und Schiffbauzulieferindustrie als auch der Dienstleistungs- und Finanzierungssektor. Vor allem das prognostizierte enorme Anwachsen des Containertransports über See wird für den Schifffahrtsstandort Deutschland zunehmend an Bedeutung gewinnen, zumal von hier aus die weltgrößte Containerflotte betrieben wird.

Die Zahl der insgesamt im internationalem Verkehr tätigen Flotte, die von Deutschland aus betrieben wird, wird nach vorläufigen Schätzungen bis Ende 2005 auf bis zu 2.800 Handelsschiffe mit bis zu BRZ 50,0 Mio. anwachsen (1998/1999 betrug dieser Bestand etwa 1.460 Einheiten mit etwa BRZ 17,9 Mio.).

Mit der Flotte wachsen auch die Managementaufgaben und damit die Anzahl der Landbeschäftigten. Sie steigt seit 1999 (Einführung der Tonnagesteuer) kontinuierlich an. Es ist zu erwarten, dass sich diese positive Entwicklung in den nächsten Jahren fortsetzen wird und andere Branchen des maritimen Sektors auch weiterhin hieran partizipieren. Voraussetzung dafür ist die sehr günstige und voraussichtlich anhaltende Ertragssituation auf den internationalen Fracht- und Chartermärkten und die Beibehaltung der politischen Rahmenbedingungen zur Stärkung der Wettbewerbssituation des Schifffahrtsstandortes Deutschland.

Insbesondere die Tonnagesteuer hat die Standortbedingungen an der Küste stark verbessert. Sie führte zur Rückkehr zahlreicher deutscher Reedereien und hat auch zur Verlagerung ausländischer Bereederungsaktivitäten nach Deutschland beigetragen.

4.1 „Maritimes Bündnis“

Ein politischer Meilenstein für die Sicherung des maritimen Know-hows und der Beschäftigung in der Seeschifffahrt am deutschen Standort wurde mit den Absprachen im Rahmen der Dritten Nationalen Maritimen Konferenz in Lübeck gesetzt. Mit dem Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt (Maritimes Bündnis) wurde eine in dieser Form einmalige Vertrauensabsprache getroffen. Sie ist zukunftsweisend für den Schifffahrtsstandort Deutschland und schafft eine positive Perspektive für den Seemannsberuf. Bei der Umsetzung aller Zusagen durch die Bündnispartner kann dieser eingeschlagene Weg gemeinsam fortgesetzt werden.

Der Bund hat seinen Teil der Absprache bereits bis Ende 2003 vollständig umgesetzt. Sowohl die befristete Öffnung der Schiffsbesetzungsverordnung als auch die Maßnahmen im Bereich der beschäftigungsbezogenen Kosten (Zuschüsse zur Senkung der Lohnnebenkosten) haben wichtige Impulse und Anreize für den Schifffahrtsstandort Deutschland geschaffen.

Mit der Modifikation der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung sind die Bündnispartner über die Vereinbarungen von Lübeck hinausgegangen. Diese Maßnahme ist besonders hervorzuheben, wird hierdurch doch deutlich, dass sich die Bündnispartner offensichtlich gemeinsam in der Verantwortung fühlen, dem Maritimen Bündnis zum Erfolg zu verhelfen.

Die Entwicklung der Handelsflotte unter deutscher Flagge folgt der positiven Standortentwicklung allmählich. Eine grundlegende Umkehr des Ausflaggingstrends, wie er insbesondere in den Jahren 2002 und 2003 zu bemerken war, scheint zwar erreicht. Die Ein-/Rückflaggingen erfolgen aber bislang noch zögerlich. Trotzdem kann nach dem aktuellen Stand davon ausgegangen werden, dass die Bündnisabsprachen bis Ende des Jahres 2005 umgesetzt werden.

Die Wachstumstendenzen in der Seeschifffahrt sollten auch weiterhin zugunsten deutscher Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge genutzt werden. Für die Sicherung des Arbeitsplatzpotentials für deutsche Seeleute und die seemännische Nachwuchsförderung sind in dem Bereich Ausbildung weitere Anstrengungen unverzichtbar. Die Zahl der Ausbildungsplätze für die Berufe an Bord hat sich in den letzten Jahren zwar erhöht, ist aber trotz der vom Bund und VDR geleisteten Ausbildungshilfe noch nicht ausreichend, um dem Bedarf –sowohl altersbedingt als auch aufgrund verstärkter Ein/Rückflagging – gerecht zu werden.

Um das sich abzeichnende Nachwuchsproblem abzubauen, ist es erforderlich, die Anzahl der Personen, die ihren beruflichen Werdegang in der Seeschifffahrt beginnen, zu erhöhen.

Zur weiteren Verbesserung der Wettbewerbssituation des Schifffahrtsstandortes Deutschland sowie zum Erhalt einer qualitativ hochwertigen und leistungsstarken Handelsflotte unter deutscher Flagge und zur Sicherung des seemännischen Fachwissens ist eine Fortsetzung des Maritimen Bündnisses über das Jahr 2005 hinaus notwendig. Die Bündnispartner sind aufgerufen, ihre Zusagen aus der Dritten Nationalen Maritimen Konferenz in Lübeck umzusetzen. Darüber hinaus bedarf es eines möglichst langfristigen Bekenntnisses zur Fortsetzung des eingeschlagenen Kurses einer vertrauensvollen Zusammenarbeit, auch im Hinblick auf möglicherweise notwendig werdende Modifikationen des Bündnisses.

4.2 Short Sea Shipping - From Road to Sea/Waterway

Die Bewältigung des EU-weit anwachsenden Güterverkehrsaufkommens mit einem für Deutschland prognostiziertem Wachstum von rund 64 Prozent auf rund 600 Mrd. Tonnenkilometer im Jahr 2015 bedeutet für das Verkehrssystem und damit für die Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft eine große Herausforderung. Ein solcher Zuwachs

verstärkt die Notwendigkeit, leistungsfähige alternative Verkehrsträger zur Entlastung der Straße effizienter als bisher in logistische Konzepte einzubeziehen und zu nutzen. Der Wasserweg wird dabei eine wichtige Rolle spielen, denn das Schiff ist nach wie vor im Verhältnis zu seinen Transportkapazitäten ein besonders umweltfreundlicher und energiesparender Verkehrsträger mit hohen Kapazitätsreserven.

Um nachhaltige Verlagerungseffekte von der Straße auf den Wasserweg zu erreichen, ist es erforderlich, die vielfach bestehenden Hemmnisse, die einer Verlagerung der Gütertransporte auf den Wasserweg entgegenstehen, insbesondere bei Verladern und Spediteuren abzubauen. Mit der Einrichtung des Short Sea Shipping Promotion Centers (SPC), das seit nunmehr über drei Jahren „am Netz“ ist, ist ein weiterer Schritt zur praktischen Umsetzung dieser Politik getan worden. Die Bundesregierung setzt auch für die Zukunft auf die erfolgreiche Arbeit dieser von Bund, Küstenländern sowie Nordrhein-Westfalen, der maritimen Wirtschaft und der Binnenschifffahrt und den Binnenhäfen gleichermaßen als Public-Private-Partnership-Projekt getragenen Einrichtung. Das BMVBW wird daher die Förderung des SPC zunächst bis einschließlich 2007 auf der bisherigen PPP-Basis verlängern.

Das SPC berät neutral und kostenfrei und unterstützt mit seiner Beratungstätigkeit vor allem Verlagerer, Spediteure und Dienstleister bei Planung, Organisation und Abwicklung intermodaler Gütertransporte. Laut Bericht über die Arbeit des Short Sea Shipping Promotion Centers vom 3. Mai 2004 an den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages hat das SPC bisher eine Vielzahl von Verlagerungsprojekten mit initiiert, die das Straßennetz bisher um über 40 Millionen Tonnenkilometer entlastet haben.

Auf EU-Ebene engagiert sich die Bundesregierung maßgeblich in den entsprechenden Short Sea-Gremien. Wichtig sind in diesem Zusammenhang u.a. die bilateralen Kontakte wie sie seit längerem u.a. zu Polen und den Niederlanden bestehen.

Die in Verbindung mit dem ShortSeaShipping in den TEN-Leitlinien verankerte Projektidee "Motorways of the Sea" wird von der Bundesregierung begrüßt und mit Beiträgen in enger Kooperation mit Küstenländern und Küstenwirtschaft gefördert. Als nächster Schritt nach Abschluss des EU-Konsultationsverfahrens zu „Motorways of the Sea“, in das die Küstenländer und die maritime Wirtschaft einbezogen waren, erfolgt Anfang 2005 der 1. Call zur Einreichung von Projektvorschlägen. "Motorways of the Sea" ist als ein Teilaspekt des Gesamtkonzepts „From Road to Sea/Waterway“ im Rahmen der TEN-Aktivitäten eine zukunftsweisende Projektidee. Seehäfen und Schifffahrtsunternehmen sind aufgerufen, sich aktiv an der Entwicklung von konkreten Projekten, insbesondere auch in Kooperation mit den Akteuren der vor- und nachgelagerten Abschnitte, zu beteiligen.

5. Seehafenstandort Deutschland

Die leistungsstarken deutschen Seehäfen können eine erfreuliche Bilanz vorzeigen. Die Umschlagsentwicklung liegt auf stabilem Wachstumskurs. In den letzten zehn Jahren hat die

Menge der umgeschlagenen Güter um insgesamt knapp 71 Mio. t oder ca. 38 % zugenommen. Für das Jahr 2004 rechnet die deutsche Hafenwirtschaft mit einem Wachstum von rd. 6 % auf insgesamt 268 Mio. t. Diese Steigerung liegt nicht nur deutlich über der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland, sondern übertrifft auch die mittelfristigen jahresdurchschnittlichen Prognosen bis 2008 in Höhe von 4 %. Dabei bleiben Hamburg und Bremen/Bremerhaven auch in Zukunft die bedeutendsten deutschen Seehäfen. Hier werden rd. 53 % des gesamten deutschen Seegüterumschlags bewegt, 81 % des seewärtigen deutschen Außenhandels abgewickelt sowie 97 % aller Container im Schiffsverkehr umgeschlagen. Auch aus umweltpolitischer Sicht kommt den Seehäfen eine besondere Bedeutung als Schnittstellen zur Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu.

Wachstumsträger sind vor allem der Containerumschlag sowie die Fähr- und Ro/Ro-Verkehre. In Hamburg und Bremerhaven ist der Containerumschlag bereits Jahr 2003 zusammen um fast 10 % auf 9,3 Mio. TEU angestiegen. Die beiden Universalhäfen konnten damit ihren Marktanteil in der Hamburg-Antwerpen-Range mit 42,2 % stabil halten. Bis zum Jahr 2015 rechnet die deutsche Hafenwirtschaft bei einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 7 bis 8 % mit einer Verdopplung des Containeraufkommens in diesen beiden Häfen auf etwa 18 Mio. TEU. In den deutschen Ostseehäfen nahm der Fähr- und Ro/Ro-Verkehr einschließlich Eigengewichte 2003 insgesamt um 7,6 % auf 54,2 Mio. t zu; Lübeck war allein mit 43 % am Gesamtaufkommen beteiligt. Mit diesen Ergebnissen sind die deutschen Seehäfen eine wichtige Stütze unserer Exportwirtschaft. Mit ihrem gesamten Dienstleistungsspektrum bieten sie Arbeitsplätze für mehr als 300.000 Menschen. In den letzten fünf Jahren wurden insgesamt 2,9 Mrd. Euro in den Ausbau und die Modernisierung der Anlagen investiert.

Die insgesamt positive Entwicklung der deutschen Seehäfen ist ein Beleg dafür, dass sich die Bundesregierung mit der Gestaltung der Rahmenbedingungen richtig und erfolgreich für den Seehafenstandort Deutschland, und damit zugleich für besondere Knotenpunkte im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik, einsetzt. Bereits 1999 wurde mit den Küstenländern eine "Gemeinsame Plattform zur deutschen Seehafenpolitik" erarbeitet, die in 2001 durch einen Katalog mit konkreten hafenspezifischen Maßnahmenvorschlägen ergänzt wurde. Die Koordinierung aller Anstrengungen muss weiter vorangetrieben werden. Innovative Kooperationsformen auf privatwirtschaftlicher Basis stärken die Wettbewerbsposition der deutschen Seehäfen; sie müssen weiterentwickelt und unterstützt werden.

5.1 Hinterlandanbindungen

Das Rückgrat für die zunehmend im internationalen Wettbewerb stehenden deutschen Seehäfen bilden die Hinterlandanbindungen. Der gezielte und koordinierte Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten der Seehäfen sowie deren Verbindung mit den Wirtschaftszentren Deutschlands gehören zu den zentralen Feldern der deutschen Seehafenpolitik. Die Bundesregierung hat den hohen Stellenwert der Seehafenhinterlandanbindung erkannt und hat

dessen Ausbau als einen von fünf Investitionsschwerpunkten in das "Zukunftsprogramm Mobilität" mit aufgenommen. In diesem Rahmen werden bis Ende des Jahrzehnts über 90 Mrd. Euro in den Ausbau und die Modernisierung der Verkehrswege investiert.

Ein weiterer Schritt in Richtung Stärkung der Seehäfen wurde mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 gemacht, in den eine Liste von "ersten Prioritäten" zur Stärkung der Seehafenstandorte Deutschland aufgenommen wurde. Die Liste enthält 15 küstenländer-übergreifende Verkehrsinfrastrukturprojekte, die im Rahmen des BVWP 2003 entsprechend ihrer Baureife und Finanzierung voran gebracht werden können.

Die Prioritäten-Liste konkretisiert insgesamt sechs Bundesschienen-, sechs Bundesfernstraßen- und drei Bundeswasserstraßenprojekte. Die Weichen hierfür sind durch den neuen Bundesverkehrswegeplan als integraler Bestandteil der aktuellen Verkehrspolitik gestellt.

Die Bundesregierung hat am 15. September 2004 im Rahmen des Kabinettschlusses zu den Fahrrinnenanpassungen von Elbe und Weser beschlossen, zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Nordseehäfen ihre Bemühungen um eine leistungsfähige und anforderungsgerechte Infrastruktur der Seehafenstandorte zu verstärken. Dazu wird die Bundesregierung die Strategie für die see- und landseitige Anbindung der Häfen fortentwickeln und auf der Grundlage der „Gemeinsamen Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik“ mit den Ländern abstimmen (Seehafenkonzeption).

5.2 Die deutschen Seehäfen im internationalen Wettbewerb

Mit der EU-Osterweiterung eröffnen sich große Chancen für die Häfen unseres Landes. Von dem prognostizierten überdurchschnittlichen Zuwachs der Handelsströme können die deutschen Häfen nur dann profitieren, wenn die hierfür erforderliche Weichenstellung rechtzeitig erfolgt.

Vor dem Hintergrund der außenhandelsorientierten deutschen Volkswirtschaft und der großen regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung deutscher Seehäfen ist es somit Herausforderung und Aufgabe zugleich, den maritimen Standort Deutschland zu sichern und zu stärken. Der Bund unterstützt dabei die Bemühungen der Länder, die Standortgunst und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu steigern.

Neben den Infrastrukturmaßnahmen zur Anbindung der Seehäfen als besonders wichtiges Teilelement nationaler Seehafenpolitik ist es unerlässlich, faire und transparente Wettbewerbsbedingungen für die deutschen Seehäfen im Rahmen der EU herzustellen. Handlungsbedarf besteht sowohl im Rahmen der EU, als auch auf bilateraler Ebene und, soweit Wettbewerbsrecht und nationale Spielräume dieses erlauben, auch national. Ziel ist eine größtmögliche Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen. Der - finanzielle - Spielraum mit Blick auf die von der Hafenvirtschaft primär angestrebten Verbesserungen im Bereich Mineralölbesteuerung beim Hafenumschlag ist jedoch sehr eng.

Mit der geplanten Eisenbahninfrastruktur-Benutzungs-VO soll die Möglichkeit zur Differenzierung für die Betreiber der Schienenwege geschaffen werden. Dies käme vor allem dem Seehinterlandverkehr zugute.

Im Oktober 2004 hat die EU-Kommission einen neuen Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Marktzugang für Hafendienste (sog. Port Package II) vorgelegt mit dem Ziel, einen Gemeinschaftsrahmen zu schaffen, der den freien Marktzugang für Hafendienste gewährleistet und die Dienstqualität durch mehr Wettbewerb innerhalb und zwischen den Seehäfen verbessert. Der neue Entwurf enthält deutlich verschärfte Regelungen gegenüber dem im Vermittlungsausschuss erzieltm Ergebnis, z.B. bei Ausschreibungs- und Genehmigungspflichten und im Bestandsschutz. Deutschland hat auf dem EU-Verkehrsministerrat vom Dezember 2004 erklärt, dass der vorliegende Entwurf nicht mitgetragen werden kann und grundlegend überarbeitet werden muss.

6. Forschung, Entwicklung und Bildung

Der Erfolg der deutschen Schiffbauindustrie basiert auf technologisch anspruchsvollen Schiffstypen wie Kreuzfahrtschiffen, Fähren, innovativen Containerfrachtern, Ro-Ro- und anderen komplexen Spezialschiffen wie auch Marineschiffen. Die technologische Vorreiterrolle der deutschen Schiffbauindustrie und damit ihre Marktposition im internationalen Wettbewerb muss durch fortlaufend hohe Investitionen in Forschung und Entwicklung behauptet werden. Die Bundesregierung hat mit ihrem FuE-Förderprogramm „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“ zur Zukunftssicherung des deutschen Schiffbaus erheblich beigetragen.

6.1 FuE-Förderprogramm „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“

In den Jahren 2000 bis 2004 wurden insgesamt 224 Vorhaben bei 84 verschiedenen Zuwendungsempfängern gefördert. 159 Vorhaben wurden neu bewilligt. Für die Förderung wurden aus dem Bundeshaushalt insgesamt 76,6 Mio. Euro bereitgestellt.

Trotz schwieriger Haushaltsslage konnten die jährlichen Förderungen auf einem Niveau von knapp über 15 Mio. Euro gehalten werden. Damit wurde eine wesentliche Forderung der Dritten Nationalen Maritimen Konferenz in Lübeck erfüllt.

Die Hochschulen wurde mit 100% der Ausgaben, Zuwendungsempfänger der gewerblichen Wirtschaft mit durchschnittlich 48% der Kosten des FuE-Vorhabens gefördert. Dabei wurden die KMU (durchschnittliche Förderquote 53%) stärker gefördert als Großunternehmen (durchschnittliche Förderquote 46%).

Unter Einbeziehung der Eigenmittel der Wirtschaft (49 Mio. Euro) betrug die Programmförderung für maritime FuE insgesamt 126 Mio. Euro. Zu diesen Mitteln kamen rd. 17 Mio. Euro aus den regionenbezogenen FuE-Förderprogrammen InnoRegio und Regionale Wachstumskerne für die Vorhaben Maritime Allianz Ostsee (MAO) und Maritime Safety Assistance.

Größte Zielgruppe war die gewerbliche Wirtschaft mit 54% der Vorhaben, Hochschulen und außeruniversitären Forschungseinrichtungen beteiligten sich an 27 % der Vorhaben und 19 % der Vorhaben wurden von den drei Schiffbauversuchsanstalten und vom Germanischen Lloyd (GL) durchgeführt. Bei den industriellen Programmteilnehmern wurden gleichmäßig alle Akteure über die gesamte Wertschöpfungskette erreicht.

Der thematische Schwerpunkt der Förderung lag mit rd. 51% der Fördermittel im Schiffbau, wobei 28% auf die Schiffstechnik und 23% auf die Produktionstechnik entfielen. Es folgten die Meerestechnik mit 17%, das Küsteningenieurwesen mit 11% und die Transportverlagerung mit 10%.

Schwerpunkt Schiffstechnik

Größere Wirtschaftlichkeit, höhere Sicherheit, bessere Umweltverträglichkeit, Anpassung an neue Transportaufgaben und die Integration des Verkehrsträgers Schiff in intermodale Transportketten – das sind die Forschungsschwerpunkte in der Schiffstechnik. Die Forschungsvorhaben konzentrierten sich auf computergestützte Optimierungsverfahren für eine Stauplanung und einem optimierten Rechneinsatz bei der Wartungsplanung.

Mit dem wachsenden Welthandel hat auch die Dichte des Schiffsverkehrs deutlich zugenommen. Elektronische Assistenzsysteme sollen die Crew auf der Schiffsbrücke durch wertvolle Informationen, wie durch rechtzeitiges Erkennen von Gefahren und durch automatische Berechnungen von Störfaktoren und Ausweichkursen entlasten. Integration und Automatisierung von Aufgaben der Navigation, Kommunikation und des Schiffsmanagements in kompakten Brückensystemen sind ein weiterer Entwicklungstrend auf dem Weg zu verbesserter Wirtschaftlichkeit und mehr Sicherheit. Die Entwicklung innovativer umweltschonender Antriebsysteme konnte zur Senkung der Betriebskosten und unerwünschter Emissionen beitragen. Mit der Entwicklung von Fahrenlagen auf der Basis der Hochtemperatur-Supraleittechnik mit einer Leistung von vier MW ist eine weitere Etappe auf dem Weg zum „Vollelektrischen Schiff“ erfolgreich bewältigt worden.

Schwerpunkt Produktionstechnik

Computergestützte Simulation- und virtuelle Techniken sind in allen Bereichen des Schiffsentwurfs, der Entwicklung, Konstruktion und Produktionsplanung ein ganz wesentlicher Faktor, um die Kosten zu senken und die Qualität zu erhöhen. FuE-Projekte wie z.B. virtueller Schiffbau, innovative Produktsimulation, Werkzeugkasten für die Simulation und Entwicklungsleistungen über das Internet haben den Einsatz der rechnergestützten Informationsverarbeitung entscheidend beschleunigt und die Einsatzfelder der Simulationstechnik permanent erweitert. In den vergangenen Jahren haben die deutschen Werften nicht nur ihre Strukturen modernisiert, sie haben auch in moderne Fertigungsverfahren investiert. In FuE-Projekten wurden zahlreiche Bereiche der Fertigung abgedeckt. so z.B. neue Fügeverfahren für den Schiffbau, die Automatisierung von schiffbauspezifischen Fertigungsschritten und die Genaufertigung. In weiteren Vorhaben stand die Optimierung der

Fertigungsorganisation, d.h. die Herstellung schlanker prozessorientierter Strukturen auf dem Programm. Eine maßgeschneiderte Fertigungsplanung und -steuerung soll die überflüssige „Luft“ aus dem Fertigungsprozess heraus lassen, die Produktion beschleunigen und die Produktivität steigern.

Schwerpunkt Schiffssicherheit

Das Niveau der Sicherheitstechnologie im deutschen Schiffbau ist auch Dank der FuE-Förderung der Bundesregierung hoch, wenn nicht gar weltweit führend. Die geförderten Projekte zielen u.a. auf neue Konzepte zur Brandabwehr, zur Aufrechterhaltung des Maschinenbetriebs, auf die Entwicklung von Systemen zur rechtzeitigen Erkennung von Gefahren in schwerer See wie Querschlagen, Grundberührung, Kentern, Wassereintritt und Ladungsverlust, auf die Analyse von Evakuierungsprozessen für den Entwurf von Fahrgastschiffen und auf die Entwicklung geeigneter automatischer Identifizierungssysteme (AIS) für eine gefahrlose Berufs- und Sportschiffahrt. Ohne die Ergebnisse der FuE-Projekte ist es nicht möglich, das hohe deutsche Sicherheitsniveau in den Internationalen Regeln der IMO zu verankern. Nur über internationale Vorschriften kann der technologische Vorsprung auch in einen Wettbewerbsvorsprung umgesetzt werden. Sonst können die sicheren, aber teureren deutschen Schiffe nicht gegen weniger sichere Billigschiffe konkurrieren. Die Entwicklung der Doppelhüllentechnologie für Öltanker wurde durch den deutschen bzw. europäischen Schiffbau initiiert und maßgeblich vorangetrieben. Eine Doppelhülle ist eine wesentliche Sicherheitskomponente, aber zu einem wirklich sicheren Tanker gehört eine umfassende Sicherheitstechnologie, wie sie z.B. im Vorhaben „Sicherheitstanker der Zukunft“ durch eine deutsche Werft entwickelt wird.

Bildungsnetzwerk Schiffs- und Meerestechnik

Ingenieurinnen und Ingenieure sind wichtiger Motor für die Entwicklung der maritimen Wirtschaft in Deutschland und stellen das zentrale Bindeglied bei der Umsetzung neuer wissenschaftlich-technischer Erkenntnisse in die Praxis dar. Die maritime Wirtschaft setzt sich mit Nachdruck für eine Beibehaltung der derzeitigen Hochschulstandorte (die Technischen Universitäten Berlin und Hamburg-Harburg, die Universitäten Essen/Duisburg und Rostock sowie die Fachhochschulen Bremen und Kiel) ein, forderte aber auf der Dritten Nationalen Maritimen Konferenz in Lübeck im Mai 2003 eine effizientere, schnellere und flexiblere Hochschulausbildung. Dort wurde der Entwurf eines „Bildungsnetzwerkes Schiffs- und Meerestechnik“ diskutiert. Die Initiatoren wurden aufgefordert, das Konzept zu konkretisieren und einen Förderantrag beim BMBF zu stellen. Das BMBF hat den Antrag bewilligt und wird das Vorhaben bis März 2008 mit rd. drei Mio. Euro fördern. Ziel des Bildungsnetzwerkes ist die Bündelung und zugleich ortsunabhängige Bereitstellung der standortspezifischen differenzierten Kompetenzen unter Einsatz moderner Informations- und Kommunikationstechnologien und wirksamer E-Learning-Methoden. Zur Unterstützung des Bologna-Prozesses werden die Lehrangebote modularisiert und entsprechende Leistungsbewertungsmethoden entwickelt. Die

durchgängig mehrsprachigen Lehrangebote unterstützen die Internationalisierung. Das Bildungsnetzwerk ist offen für eine zukünftige Beteiligung weiterer Universitäten.

6.2 Evaluierung des Programms

Das Strategische Audit im Rahmen einer externen Evaluation hat die Wirksamkeit und Effizienz der Förderung bestätigt und die Notwendigkeit ihrer Fortführung belegt. Das Programm hat die wirtschaftliche Situation der geförderten Unternehmen verbessert. Die geförderten Unternehmen haben eine positive Umsatzentwicklung und einen überdurchschnittlichen Anstieg der Exportquote gegenüber dem Branchentrend. Damit konnten sie sich unter den wettbewerbsstarken Unternehmen auf dem nationalen und internationalen Markt behaupten und ihre Wettbewerbssituation teilweise ausbauen. Keines der geförderten Unternehmen ging in Insolvenz, nahezu alle wiesen eine positive Beschäftigungsentwicklung nach. Auch in Zukunft gehen die Unternehmen von einer Fortsetzung dieses positiven Trends aus. Die FuE-Förderung hat den geförderten Unternehmen und wissenschaftlichen Einrichtungen den Einstieg in neue Forschungs-, Technologie- und Anwendungsfelder und in die Entwicklung neuer bzw. verbesserter Produkte und Verfahren ermöglicht, sowie den Ausbau von FuE-Kompetenzen vorangetrieben. Der spezifische innovationsbezogene Markterfolg der maritimen Unternehmen liegt vor allem in der hohen Neuproduktquote am Umsatz der geförderten Unternehmen mit einem wachsender Anteil von Produkten, die als völlige Marktneuheit ein Alleinstellungsmerkmal darstellen. Die geförderten Vorhaben erhöhten zudem die Entwicklungsgeschwindigkeit bei niedriger Fehlertoleranz, womit erhebliche Zeit- und Qualitätsvorteile erreicht werden konnten. Planungs-, Konstruktions- und Fertigungsmethoden wurden wesentlich verbessert. Forschungseinrichtungen und Hochschulen orientieren sich nach eigenen Angaben überwiegend an der Spitzenforschung und sehen sich in einer führenden Position im internationalen Forschungswettbewerb. Durch die Förderung konnten in der Wissenschaft zudem fortlaufend qualifizierte Nachwuchswissenschaftler in anspruchsvolle Forschungsprojekte eingebunden werden.

Die durchgeführten Projekte waren in einem hohen Maße von den Zuwendungen abhängig und wären in ihrer Mehrzahl ohne Förderung auch nicht in reduzierter Form durchgeführt worden. Dies zeigt, dass die fachlich-inhaltlichen Schwerpunkte und Akzente des FuE-Förderprogramms zielgenau gesetzt wurden.

Das Förderprogramm traf auf einen spezifischen nationalen Bedarf und ist für die nationale Forschung und Entwicklung und den maritimen Standort Deutschland unverzichtbar.

Die zeitliche und thematische Offenheit hat sich als eine Stärke des Programms erwiesen. Damit konnte auf relevante Forschungsfragen kurzfristig und flexibel reagiert werden.

Aus der Sicht der Antragsteller sollte aber das Antrags- und Bewilligungsverfahren weiter beschleunigt werden.

7. Meerestechnikstandort Deutschland

Die meerestechnische Industrie hat aufgrund ihres großen Wachstumspotenzials als Wirtschaftsfaktor an Bedeutung zugenommen. Die nicht-schiffbaulichen Unternehmen der meerestechnischen Industrie, die in sehr unterschiedlichen Teilbereichen tätig und klein bis mittelständisch strukturiert sind, erwirtschaften einen Umsatz von etwa 3,5 Mrd. Euro. Das entspricht etwa drei Prozent des weltweiten Umsatzes in der meerestechnischen Industrie, der in etwa bei 150 Mrd. Euro liegt.

Global betrachtet werden der meerestechnischen Industrie in allen Teilbereichen hohe Wachstumschancen eingeräumt. Ziel muss es daher sein, dass die deutsche meerestechnische Industrie an diesem Wachstum stärker partizipiert und ihre Präsenz auf dem Weltmarkt erhöht. Die Wachstumspotenziale der deutschen meerestechnischen Industrie müssen dazu deutlicher herausgestellt werden. Eine Erhöhung des deutschen Anteils am weltweiten Umsatz würde zu einer signifikanten Zunahme der Wertschöpfung und Beschäftigung in diesem Sektor führen.

Wirtschaftsstruktur

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

Zunehmend rückt die meerestechnische Industrie in periphere, klimatisch herausfordernde Regionen vor. Daher haben sich auch die Polar- und Eistechnik zu wichtigen eigenständigen Sektoren entwickelt. Die Erkundung und Nutzung der Meere wird nicht mehr nur von der Wasseroberfläche aus, sondern im Wasserkörper selbst betrieben, was die Bedeutung der Unterwassertechnik erhöht. Daneben bestehen Querverbindungen zu naturwissenschaftlich geprägten Disziplinen, wie der Meeresforschungstechnik.

Im Ergebnis der Dritten Nationalen Maritimen Konferenz ist das Netzwerk der meerestechnischen Industrie im Rahmen der maritimen Koordinierung der Bundesregierung institutionalisiert worden. Die deutschen meerestechnischen Verbände bilden in einer konzertierten Aktion von Industrie, Wissenschaft, Behörden und Politik eine „Strategische Allianz für die Meerestechnik“. Die meerestechnischen Verbände haben es verabredungsgemäß übernommen, dafür die fachliche Abstimmung mit der einschlägigen Wirtschaft zu organisieren.

Themenfelder der „Strategischen Allianz Meerestechnik“ sind Offshore-Windenergie, industrielle Offshore-/Unterwassertechnik (insbesondere im Hinblick auf die Tiefsee und die arktischen Regionen), Maritime Leit- und Sicherheitstechnik (einschl. maritime Forschungs- und

Erkundungstechnik/Hydrographie), Marine Aquakultur und Umweltschutztechnik/Küstenzonenmanagement, von denen die ersten vier bereits in Lübeck behandelt wurden.

Meerestechnische Forschung und Entwicklung

Die Bundesregierung wird auch weiterhin alles tun, um die Entwicklung der meerestechnischen Industrie durch den Vernetzungsprozess der „Strategischen Allianz für die Meerestechnik“ zu fördern. Ein wichtiger Ansatz hierbei ist die Unterstützung von FuE-Aktivitäten, da die Entwicklung neuer Technologien die Grundvoraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen meerestechnischen Industrie darstellt. Die meerestechnische Industrie profitiert in diesem Zusammenhang u.a. von dem Forschungsprogramm der Bundesregierung „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“, das auch für kleinere und mittlere Unternehmen konzipiert ist.

Die Initiativen zur Bündelung und Vernetzung von Potenzialen und Kompetenzen in der Meerestechnik und Meeresforschung für mehr Wachstum und Beschäftigung müssen verstärkt werden. Forschung und Entwicklung sollte sich konsequent an ihrem Beitrag zur wirtschaftlichen Verwendbarkeit und internationaler Vermarktbarkeit orientieren, um die Erschließung internationaler Märkte zu verbessern. FuE-Förderung soll sich auf wirtschaftlich zukunftsfähige Technologiebereiche wie z.B. die Tiefwassertechnik, die Leit- und Sicherheitstechnik und die Polartechnik erstrecken. Die Förderung von meerestechnischen FuE-Vorhaben im Rahmen des evaluierten Programms „Schiffbau und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“ (siehe Abschnitt 6) ist verstärkt auch auf die Unterstützung von Kooperationen zwischen Akteuren im Bereich der Meerestechnik auszurichten.

Die Erfahrungen aus anderen Technologiebereichen zeigen, dass mit innovativen Technologien, die zu kostengünstigen und umweltschonenden Produkten führen, der Zugang zu den Weltmärkten nicht nur erreicht, sondern auch ausgebaut werden kann. Mit der Förderung von innovativen Vorhaben mit maximaler Hebelwirkung hat die Bundesregierung in der Meerestechnik neue Impulse gesetzt und dazu beigetragen, der Meerestechnik neue Märkte zu eröffnen und in Einzelfällen sogar die Weltmarktführung zu erreichen. Das Forschungsprogramm des BMBF erhöhte die Förderung der Meerestechnik von knapp einer Mio. Euro in 2000 in den Folgejahren auf etwa 2,6 Mio. Euro pro Jahr. Insgesamt erhielt die Meerestechnik rd. 13,5 Mio. Euro, das sind 17 Prozent der Gesamtmittel des Förderprogramms. Besonderes Potenzial für die deutsche meerestechnische Industrie identifizierten die Lübecker Konferenz und die „Strategische Allianz für die Meerestechnik“ in den nachfolgend dargestellten Bereichen.

Tsunami-Frühwarnsystem

Deutschland wird sich in internationaler Kooperation am Aufbau eines Tsunami-Frühwarnsystems beteiligen. Hierfür werden die fachlich zuständigen Behörden, Forschungseinrichtungen und Unternehmen ihre Expertisen zur Verfügung stellen und die von

der Tsunami-Katastrophe betroffenen Länder beim Aufbau von Infrastrukturen zum Katastrophenschutz unterstützen.

7.1 Industrielle Offshoretechnik - Öl und Gas

Die Offshoretechnik für die Gewinnung von Erdöl und Erdgas aus dem Meer ist der bedeutendste Bereich der meeresstechnischen Industrie. Die Offshore-Industrie hat mit 80 Mrd. Euro den weitaus größten Anteil am weltweiten Marktpotenzial der meeresstechnischen Industrie von derzeit rund 150 Mrd. Euro pro Jahr. Deutsche Firmen verfügen in einigen technologischen Bereichen über weltweit anerkanntes Know-How und entsprechende Produkte. Der Exportanteil beträgt annähernd 100 Prozent.

Die Erdöl- und Erdgasförderung verschiebt sich zunehmend in schwer zugängliche Gebiete, zum Teil eisbedeckt, und in tiefere Seegebiete. Eine zentrale Rolle spielt dabei die Weiterentwicklung der Pumpentechnik, insbesondere die so genannte Mehrphasen-Technologie für Gemische von Kohlenwasserstoffen in flüssiger, fester und gasförmiger Konsistenz. Diese Technik ist eine ökologisch „saubere“ Förderart und hat die größten ökonomische Chancen. Denn damit lassen sich neue Vorkommen auch in unwegsamen Gebieten leichter erschließen. Auch die Plattformtechnologie dürfte sich dadurch grundlegend verändern bzw. teilweise überflüssig werden. Im Rahmen des Forschungsprogramms der Bundesregierung wurde die erste Unterwasser-Mehrphasenpumpen der Welt entwickelt. Das Unternehmen ist inzwischen zum Weltmarktführer für Mehrphasenpumpen aufgestiegen.

7.2 Offshore-Windenergie

Unter den verschiedenen Formen der Nutzung regenerativer Energien in der maritimen Umwelt hat die Stromerzeugung mittels Offshore-Windenergie neben der Wellen- und Strömungsenergie ein großes Potenzial. Festlandflächen für Windparkflächen sind in absehbarer Zeit begrenzt. Die Erschließung von geeigneten Gebieten auf See, die Offshore-Windenergienutzung, wird deshalb international vorangetrieben.

Dank des Spitzen-Know-hows in der (Onshore-) Windenergie-technik verfügt Deutschland über die Möglichkeit einer Übertragung auf den anspruchsvollen Offshore-Markt. Dies muss durch die Vernetzung mit dem ebenfalls breiten maritimen Know-How in Deutschland unterstützt werden. Eine effiziente und marktnahe FuE kann den Erfolg der Offshore-Windenergie nur steigern. Die positive Flankierung durch das Erneuerbare Energiengesetz (EEG), das die Entwicklung der deutschen Windenergie-Industrie entscheidend förderte, spielt auch für den Erfolg im Offshore-Bereich eine maßgebliche Rolle. Zügige Genehmigungsverfahren für deutsche Offshore-Windparks sind entscheidend dafür, welche Nationen in diesem Wachstumsmarkt die Nase vorn haben werden. Auf der Basis des Offshore-Strategiepapiers der Bundesregierung ergibt sich ein Investitionspotential von ca. 45 Mrd. Euro in den nächsten 25 Jahren. Im Bereich Offshore-Windenergie haben sich erste projektbezogene Konsortien

gebildet, wobei Demonstrations-Projekten eine Schlüsselrolle zukommen wird. Ein wichtiges Projekt für die Entwicklung der Offshore-Windenergie-Industrie in diesem Zusammenhang ist das „Offshore Test- und Informationszentrum Cuxhaven“.

Die deutsche maritime Industrie wird von der zunehmende Offshore-Energienutzung profitieren und dabei das Netzwerk aus Schiffbauindustrie, nicht-schiffbaulicher meerestechnischer Industrie und Anlagenbau nutzen.

Auf der Dritten Nationalen Maritimen Konferenz wurde ein „Aktionsbündnis Offshore-Windenergie“ unter Einbeziehung aller relevanten Akteure mit klaren Zielvorgaben angeregt. Dies geschieht im Bereich der maritimen Wirtschaft insbesondere durch die Einbeziehung des Themenkomplexes Offshore-Windenergie in die Themengruppe „Strategische Allianz für die Meerestechnik“.

7.3 Hydrographie

Mit Gründung des „German Hydrographic Consultancy Pool w.V.“ (GHyCoP) am 7. Januar 2004 als wirtschaftlicher Verein wurde die Empfehlung der Dritten Maritimen Konferenz in Lübeck zur Bildung eines hydrographischen Kompetenznetzwerkes umgesetzt.

Als „Public-Private-Partnership“ liefert GHyCoP die organisatorischen und strukturellen Voraussetzungen zur Verknüpfung der in Behörden und Forschungs- und Ausbildungseinrichtungen vorhandenen Infrastrukturen und des Know-hows mit den am Markt orientierten Zielen der privaten Wirtschaft. Ein wichtiger Meilenstein GHyCoP ist die bewilligte Förderung durch das Land Schleswig-Holstein mit 150 Tsd. Euro für den „Aufbau des Kompetenznetzwerkes Hydrographie“.

Die Angebote von GHyCoP umfassen nicht nur Durchführung hydrographischer Vermessungen und Bearbeitung technisch-geowissenschaftlicher Daten, z.B. für UNCLOS Art. 76, sondern bieten Dienstleistungen auf dem breiten Spektrum meerestechnischer Disziplinen, u.a. in der Maritimen Sicherheit, Training und Ausbildung, SOLAS Art. 5. Da teilweise hoheitliche Aspekte wesentlich berührt werden, ist die Einbeziehung administrativen Know-hows wichtig.

Schwerpunkt in der Zukunft muss die internationale Akquisition von Aufträgen für hydrographische Vermessungen und Beratung sein. Hierzu benötigt GHyCoP enge und zielgerichtete politische Begleitung und Unterstützung. Eine industriepolitische und außenwirtschaftliche Flankierung kann allerdings nur auf der Basis konkreter und erfolgsversprechender Konzepte erfolgen. An Internationalen Aktivitäten scheint sich eine Zusammenarbeit mit dem Hydrographischen Dienst in Indien zu konkretisieren. Ein vorläufiges Angebot zur Bearbeitung hydrographischer Vermessungsdaten wurde bereits unterbreitet. Besonders bei bilateralen Gesprächen und Vereinbarungen mit Küstenländern der Dritten Welt könnte das „Kompetenznetzwerk Hydrographie GHyCoP“ bei Vorliegen konkreter Projekte einbezogen werden. 2005 beabsichtigt GHyCoP, für die zuständigen Vertreter der Botschaften von Küstenländern in Berlin einen „GHyCoP Coastal States Workshop“ durchzuführen.

7.4 Marine Aquakultur

Eine marine Aquakultur hat es in Deutschland in der Vergangenheit nur in Ansätzen gegeben. Dazu gehörten u.a. einige Versuche der Fischzucht in Netzgehegen in der Ostsee und der Aufbau einer Austernkultur bei Sylt. Eine Ausnahme stellen die seit langer Zeit genutzten Muschelkulturen an der Nordseeküste dar, die definitionsgemäß der Aquakultur zuzurechnen sind. Auch kann die moderne marine Biotechnologie, wenn sie mit aquatischen Organismen aus dem Meer arbeitet, zumindest im weiteren Sinne der Aquakultur zugerechnet werden.

In den letzten Jahren hat es verstärkt Überlegungen zur marinen Aquakultur gegeben, die sowohl entlang der deutschen Küsten wie auch mit der Zielrichtung Tropen und Subtropen umgesetzt werden sollen. Dabei ist klar, dass sich die Entwicklungen auf den verschiedenen Feldern, die diesem Bereich zuzuordnen sind, noch in einem relativ frühen Stadium befinden.

Ein Schwerpunkt in der marinen Aquakultur ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt in der Forschung und Entwicklung zu sehen. Hier sind verschiedene Institute in den interessierten Bundesländern und auch in beschränktem Rahmen die Privatindustrie tätig. Die Bundesregierung hat einen Förderschwerpunkt "Nachhaltige marine Aquakulturtechnologie" ausgeschrieben.

Die Landesregierung Schleswig-Holstein plant die Errichtung eines nationalen Kompetenzzentrums für marine Aquakultur in Büsum. Dies umschließt auch den Bau einer Forschungs- und Versuchsanlage mit geschlossener Kreislauftechnik.

Im Rahmen des Förderwettbewerbs NEMO (Netzwerkmanagement-Ost) haben Aquakulturanlagenbetreiber, Zulieferer und Dienstleister das Netzwerk NEMO-Aquatech gegründet. Neben Unternehmen aus Mecklenburg-Vorpommern beteiligen sich auch Partner aus Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Sachsen-Anhalt und Brandenburg.

Im Küstenbereich von Mecklenburg-Vorpommern gibt es derzeit eine Netzgehegeanlage in einem ausgewiesenen Gebiet westlich von Warnemünde. Die jährliche Produktion liegt bei ca. 10 t Lachsforellen, die in der Region vermarktet werden. Ebenso gibt es in der Kieler Förde eine weitere Netzgehegeanlage, in der etwa 12 t Forellen produziert werden.

Die private Wirtschaft ist bei Planung und Bau der Versuchsanlagen zumindest teilweise eingebunden. Ohne ihre Mitwirkung ist eine Umsetzung von Forschungsergebnissen in die wirtschaftliche Praxis schwierig.

8. Maritime Sicherheit

Die Bundesregierung hat durch verkehrs-, technologie- und sicherheitspolitische Maßnahmen die Standards auf den Gebieten der Schiffssicherheit / des Unfallmanagements („Maritime Safety“) und der terroristischen Gefahrenabwehr („Maritime Security“) erhöht. Sie setzt sich in der International Maritime Organisation (IMO), der EU, den Kommissionen zum Schutz der Ostsee (HELCOM) und des Nordostatlantiks (OSPAR) sowie im Rahmen der G8 und anderen internationalen Gremien nachdrücklich für die Umsetzung internationaler Vereinbarungen zu Verbesserung der maritimen Sicherheit ein.

8.1 Maritime Safety - Schiffssicherheit und Unfallmanagement

Die IMO hat beschlossen, dass Einhüllentankschiffe zum 1. Januar 2007, spätestens jedoch 2015/2017 (je nach Baujahr) weltweit aus dem Verkehr zu nehmen sind. Darüber hinaus wurde ein schärferes Besichtigungs- und Zustandsüberwachungssystem für alle Tankschiffe festgelegt.

Die EU-Länder haben sich gemeinsam für strengere Regelungen entschieden und den Ausphasungszeitraum für Einhüllentankschiffe vorgezogen. Danach sind Kategorie-I-Tanker (gebaut vor 1982) bis April 2005, Kategorie-II / III-Tanker (Baujahre 1983 bis 1993) bis 2010 - in Ausnahmefällen bis 2015 – außer Dienst zu stellen. Alle Einhüllentanker, die älter als 15 Jahre sind, müssen alle fünf Jahre technisch überprüft werden und ein sogenanntes Zustandsbewertungsschema (CAS) durchlaufen.

Darüber hinaus dürfen Einhüllentanker über 5.000 tdw ab April 2005 kein Schweröl mehr transportieren und Häfen der EU-Mitgliedstaaten nicht mehr anlaufen. Für kleinere Einhüllentanker gilt dieses Verbot ab 2008. Die Flaggenstaaten können regionale Ausnahmen zulassen, wenn die Schiffe das Zustandsbewertungsschema erfüllen und ausschließlich in nationalen Gewässern operieren.

Die Bundesregierung hat sich erfolgreich dafür eingesetzt, diese verschärften Maßstäbe auch international in der IMO durchzusetzen. Der IMO-Umweltausschuss hat das MARPOL-Übereinkommen (Convention for the Prevention on Pollution of Ships) entsprechend ergänzt, so dass die EU-Verordnung und auch der Vorschlag der G8 zur Tankersicherheit in den neuen MARPOL-Bestimmungen ihren Niederschlag finden und damit weltweit verbindlich sind.

Daneben hat Deutschland weitere von der EU-Kommission vorgeschlagene Maßnahmen zur Verbesserung der Schiffssicherheit umgesetzt. Die Bundesregierung unterstützt auch die Initiativen der EU-Kommission zur Errichtung eines einheitlichen Überwachungs-, Kontroll- und Informationssystems für den Seeverkehr sowie die Schaffung eines zusätzlichen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden in Gewässern der EU-Mitgliedstaaten in Höhe von bis zu einer Mrd. Euro.

Zur Erhöhung der Sicherheit der Schifffahrt in der Ostsee wird zur Zeit an der Umsetzung verschiedener Maßnahmen gearbeitet. Dazu gehören u.a.

- Wegeführungsmaßnahmen (z.B. Festlegung einer Transitroute für Tanker in der Ostsee)
- höheren Anforderungen an die Eisklassifikation und Eisbrecherdienste
- Lotsenannahmeempfehlung/-pflicht für die Ostsee.

Die Ausweisung der Ostsee als besonders empfindliches Seegebiet (Particularly Sensitive Sea Areas – PSSA) durch die IMO könnte die Umsetzung der Maßnahmen beschleunigen. Ebenso gehen von den Beschlüssen („Kieler Vorschläge“) der vom Land Schleswig-Holstein durchgeführten „Maritime Safety Conference Baltic 2004“ zur Vermeidung von schweren Unfällen und zur Verbesserung des Unfallmanagements in der Ostsee spürbare Impulse für die

Verhandlungen zwischen den Ostseeanrainerstaaten über Vereinbarungen zur Erhöhung der Sicherheit der Schifffahrt und des Meeresschutzes aus.

Im Rahmen des maritimen Sicherheits- und Notfallmanagements haben Bund und Länder ein Havariekommando (HK) eingerichtet. Das HK unterhält ein maritimes Lagezentrum und steht für wichtige Bereiche des maritimen Notfallmanagements wie der Schadstoffbekämpfung auf See und an der Küste, dem Brandschutz, der Verletztenversorgung / -bergung und der Gefahrenabwehr als Kompetenzzentrum zur Verfügung. Im Einsatzfall arbeiten alle unterstellten Einheiten des Bundes und der Länder unter einer einheitlichen Einsatzführung zusammen. Partner des HK bei der Suche und Rettung Schiffbrüchiger ist die deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS), die das nach dem SAR-Übereinkommen (Search and Rescue) vorgesehene Koordinierungszentrum (MRCC) in Bremen sowie 18 Seenotrettungskreuzer und 40 kleinere Seenotrettungsboote unterhält.

Zur Optimierung der Küstenwache wird gegenwärtig von Bund und Küstenländern die Schaffung eines Maritimen Sicherheitszentrums (MSZ) in Cuxhaven vorbereitet. Im MSZ sollen unter einem Dach Havariekommando, Küstenwache, Wasserschutzpolizei und der Point of Contact (PoC) zusammengeführt werden und ein gemeinsames Lagezentrum unterhalten. Durch die Einbeziehung des PoC wird das Zentrum auch Leitstelle für Antiterrormaßnahmen und Kontaktstelle zu den zuständigen Länderbehörden.

Mit dem neuen Notschleppkonzept und der Ausweisung von Notliegeplätzen – die Unterzeichnung einer Bund-Ländervereinbarung steht unmittelbar bevor - wurden weitere wichtige Maßnahmen im Bereich des maritimen Notfallmanagements realisiert. Zur Gewährleistung einer schnellen Schlepperhilfe (innerhalb von zwei Stunden) wird die Bereitstellung ausreichender Notschleppkapazitäten mit entsprechenden technischen Voraussetzungen gewährleistet. Zur Zeit stehen in der Nordsee drei und in der Ostsee fünf Fahrzeuge zur Verfügung. Die Ausschreibung zur Charter weiterer Neubauten befindet sich in Vorbereitung.

8.2 Maritime Security – Antiterrormaßnahmen auf Schiffen und in Häfen

Die Bundesregierung sieht in der Umsetzung umfassender Maßnahmen zum Schutz der internationalen Seeschifffahrt vor terroristischer Bedrohung einen Schwerpunkt ihrer Tätigkeit.

Die von der IMO beschlossenen Ergänzungen zum SOLAS-Übereinkommen (Safety of Life at Sea) und die Einführung des ISPS-Codes (International Ship and Port Facility Code) beinhalten eine Vielzahl von Sicherheitsmaßnahmen zur Verbesserung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen.

Diese umfassen insbesondere die:

- Einführung von Beauftragten zur Gefahrenabwehr auf Schiffen, in Schifffahrtsunternehmen und in Hafenanlagen;
- Erstellung von Plänen zur Gefahrenabwehr für Schiffe und Hafenanlagen;

- Erstellung von Risikobewertungen (Security Assessments) für Schiffe und Hafenanlagen;
- Einführung von Kommunikationsverfahren zur Übermittlung von Gefährdungshinweisen;
- Festlegung von Gefahrenstufen, wodurch Eigensicherungsmaßnahmen der Reeder, Seehafenbetrieb, auf Schiffen und in Hafenanlagen ausgelöst werden;
- Beschleunigte Einführung von AIS (Automatic Identification System – automatisches Schiffsidentifizierungssystem), einer äußerlich sichtbaren Identifikationsnummer für jedes Handelsschiff und Führung einer kontinuierlichen Schiffshistorie (Flagge, Eigner, Namen, Register, Heimathafen etc.);
- Verbesserte Identitätsnachweispflicht und Zuverlässigkeitsüberprüfung der Seeleute; Einführung eines International Ship Security Certificate (ISSC), das alle fünf Jahre durch einen zertifizierten Schiffsbesichtiger neu zu erteilen ist.

Die im Sinne der Gefahrenabwehr beschlossenen Ergänzungen zu SOLAS sind völkerrechtlich verbindlich ab 1. Juli 2004 für alle Passagierschiffe (unabhängig von der Größe), Handelsschiffe über 500 BRZ in der internationalen Fahrt, mobilen Bohrinseln und Hafenanlagen, die Schiffe in der internationalen Fahrt bedienen, in Kraft getreten.

Die Bundesregierung hat in Zusammenarbeit mit den Ländern durch die Schaffung entsprechender Rechtsgrundlagen und organisatorische Maßnahmen die IMO-Bestimmungen zur präventiven Gefahrenabwehr zum 1. Juli 2004 umgesetzt. Das Vertragsgesetz zur Übernahme des Regelwerkes der IMO in Deutschland ist am 31.12. 2003 in Kraft getreten. Darüber hinaus bedurfte es zur nationalen Umsetzung der SOLAS- Änderungen und des ISPS-Codes eines Ausführungsgesetzes des Bundes für die Seeschifffahrt und der Küstenländer für die Hafenanlagen und das Küstenmeer. Die entsprechende Durchführungsverordnung wird in Kürze verabschiedet. Die Koordinierung der Maßnahmen erfolgt durch den Bund/Länder-Arbeitskreis „Maritime Security“.

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften (EU-KOM) hat Rechtsvorschriften erarbeitet, um die Änderungen des SOLAS-Übereinkommens und des ISPS-Codes in das Gemeinschaftsrecht aufzunehmen und für die Mitgliedstaaten verbindlich zu machen. Die in Kraft getretene EU-Verordnung 725/2004 über die Verbesserung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen, die zum Teil weitergehender ist als die IMO-Regelungen und sich u.a. auch auf nationale Seeverkehre erstreckt, wird mit geeigneten Durchführungsbestimmungen national umgesetzt.

Die von der EU-KOM in einem Richtlinienentwurf vorgesehene Ausdehnung der Gefahrenabwehrmaßnahmen in den allgemeinen Hafenbereich hinein befindet sich auf EU-Ebene in der Diskussion. Die Bundesregierung unterstützt die Länder in ihrer Auffassung, dass die Zuständigkeit für Hafenfragen allein bei den Ländern liegt und die EU in diesem Bereich keine Kompetenz zum Erlass von Richtlinien hat.

Die Maßnahmen zum Schutz der internationalen Seeschifffahrt sind eng mit einer Reihe von Initiativen der USA zur Verbesserung der intermodalen Transportsicherheit verbunden, die erhebliche Auswirkungen auf den internationalen Warenverkehr haben. Zu diesen Sicherheitsinitiativen mit extritorialer Wirkung zählen vor allem die Container Security Initiative (CSI), das Programm Customs Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) und die 24-Hour-Rules. Die Bundesregierung wirkt in den entsprechenden Gremien darauf hin, in diesem Bereich international weitgehend harmonisierte, wettbewerbsneutrale Sicherheitsanforderungen und wirtschaftlich vertretbare, kompatible sicherheitstechnische Lösungen zu erreichen.

In die Containersicherheitsinitiative (CSI), die von den USA entwickelt wurde, um der Gefahr eines terroristischen Anschlags unter Missbrauch von Seecontainern zu begegnen, sind auf Basis bilateraler Vereinbarungen die weltweit größten Containerumschlagshäfen („Mega-Ports“) involviert, darunter auch Hamburg und Bremerhaven.

Deutsche und US-Zollbehörden haben im Rahmen der amerikanischen Container Security Initiative (CSI) ein Memorandum of Understanding (MoU) abgeschlossen, mit dem die Zusammenarbeit in den deutschen Häfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven geregelt wird. Ziel ist es, Risiko-Container zu identifizieren, zu kontrollieren und gegebenenfalls zu stoppen. Insgesamt werden in Deutschland jährlich etwa 400.000 Seecontainer einer Risikoanalyse unterzogen.

Mit dem Abkommen der EU mit den USA über die Zusammenarbeit bei der Ausfuhrkontrolle bei Seecontainern wurde eine für alle Mitgliedstaaten geltende einheitliche Regelung geschaffen.

Deutschland setzt sich in internationalen Gremien (G8, European Conference of Ministers of Transport – CEMT) nachdrücklich für weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Containerverkehr und der Implementierung weltweit gültiger Standards ein. Dabei geht es auch darum, ein angemessenes Verhältnis zwischen dem erwünschten Schutz vor Terrorismus und den Eingriffen in den internationalen Warenverkehr zu sichern. Die Bundesregierung unterstützt diesbezüglich auch die Initiativen der EU zur Verbesserung der intermodalen Transportsicherheit (Freight Transport Security).

Teilnehmerliste *)

Maritime Konferenz am 25. Januar 2005 in der Freien Hansestadt Bremen

Nr.	Teilnehmername	Institut	Ort
1	Abdel-Maksoud, Moustafa, Prof. Dr.	Institut für Schiffstechnik IST	Duisburg
2	Adamowitsch, Georg Wilhelm	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit	Berlin
3	Aden, Detthold	BLG Logistics Group Ag + CoKG	Bremen
4	Ahlers, Heinrich	Rhenus Midgard GmbH & CoKG	Nordenham
5	Ahlmann, Michael	Atlas Elektronik	Bremen
6	Ahmels, Hans-Peter, Dr.	Bundesverband WindEnergie e.V.	Wangerland
7	Ahrendt, Kai, Dr.	Büro für Umwelt und Küste	Kiel
8	Ahrens, Michael, Dr.	Oldenburgische IHK	Oldenburg
9	Albers, Hermann	Bundesverband Windenergie e.V.	Simonsberg
10	Albert, Andreas	Halbert GmbH	Bremen
11	Alberts, Wilfried	IG Metall Emden	Emden
12	Aly, Herbert, Dr. Ing.	B+V Industrietechnik GmbH	Hamburg
13	Andresen, Kay	Ministerium für Wirtschaft	Kiel
14	Assing, Martin	HPR-BMVBW	Berlin
15	Averwerser, Yvonne	Referentin Bgm. Gloystein	Bremen
16	Baack, Robert, Dipl.-Kfm.	European River-Sea Transport	Berlin
17	Baars, Wolfgang		Bad Wimpfen
18	Bade, Heino	IG Metall Bezirk Küste	Hamburg
19	Bannasch, Hans-Gerd, Dr.	Maritime Allianz Ostseering	Rostock
20	Bartholomaeus-Luethge, Renate	Senator für Wirtschaft und Häfen	Bremen
21	Barton, Georg, Dipl.Ing.	EON Energy Projects GmbH	München
22	Bass, Hans H.		Bremen
23	Bauer, Michael, Dr.	Netskill AG	Berlin
24	Bauermeister, Ulrich, Dr.	Hafen- Entwicklungsgesellschaft Rostock	Rostock
25	Baumhauer, Michael, Dr.	Taylor Wessing	Hamburg
26	Baur, Hans-Jörg	MTU Friedrichshafen GmbH	Berlin
27	Becker, Bernd	Bernd Becker Shipmanagement	Jork
28	Becker, Günther	Forde Reederei Seetouristik	Flensburg
29	Becker, Peter	Industrie und Handelskammer Flensburg	Husum
30	Beckmann, Lothar	Renergy GmbH	Berlin
31	Beckmeyer, Uwe Karl	Mitglied des Deutschen Bundestages	Berlin
32	Behrendt, Michael	Hapag-Lloyd AG	Hamburg
33	Behrenwald, Karsten	IG Metall Bremerhaven	Bremerhaven
34	Bellgardt, Holger	Buero Hanse Sail	Rostock
35	Beneken, Artur	Stadtverordnetenvorsteher	Bremerhaven
36	Bentlage, Jürgen	Deutsche Schiffsbank AG	Bremen
37	Benze, Dieter	ver.di	Berlin
38	Berger, Ingo, Kapitän	Deutscher Nautischer Verein	Hamburg

39	Berner, Ulrich, Dr.	Bundesministerium für Wirtschaft	Berlin
40	Bertermann, Klaus, Dipl.Ing.	R&M SIA Rostock GmbH	Rostock
41	Beutin, Wolfgang, Dipl.Ing.	Siemens AG	Rostock
42	Beyer, Udo	ver.di Bundesverwaltung	Berlin
43	Bielang, Uwe	Kühne + Nagel AG & Co.KG	Bremen
44	Bienhold, Holger, Dr.	Senator für Bildung und Wissenschaft	Bremen
45	Binder, Gerhard	Aug. Bolten	Hamburg
46	Binder, Hans-Eberhard	Maritime Allianz Ostseeregion	Rostock
47	Binnewies, Henning	Niedersächsisches Ministerium	Hannover
48	Binot, Jacques, Prof.	Ifremer	Issy-les- Moulineaux Cedex
49	Bischoff, Holger	Fr. Luerssen-Werft	Bremen - Veogesack
50	Bischoff, Ulf	VSM	Berlin
51	Blankau, Jutta	IG Metall Bezirk Küste	Hamburg
52	Blasshofer, Stephan	Lotsenbrüderschaft Weser/Jade	Bremerhaven
53	Blechtschmidt, Armin	Hamburger Hafen u. Lagerhaus AG	Hamburg
54	Blode, Heinz	Hegemann Rolandwerft GmbH & CoKG	Berne
55	Bloempott, Jan	IG Metall Stralsund	Stralsund
56	Böbel, Rudi, Dipl.Ing.	Deutsches Marine Institut	Bonn
57	Bödeker, Paul	CDU Stadtverordnetenfraktion	Bremerhaven
58	Bodewig, Kurt	Deutscher Bundestag	Berlin
59	Boegemann, Heiner	Gesamthafenbetriebsverein	Bremen
60	Boekler, Peter	Schiffswerft J.J. Sietas KG	Hamburg
61	Bohlmann, Berend, Dr.	Flensburger Schiffbau Gesellschaft	Flensburg
62	Bohlmann, Dr.		Berlin
63	Bohnenkamp, Ulrike	AGS GmbH	Bremen
64	Bollen, Clemens	IG Metall	Leer
65	Borgschulte, Klaus, Dr.	Thyssenkrupp Marine Systems GmbH	Hamburg
66	Bork, Eckhard	Staatliches Amt für	Stralsund
67	Bork, Udo	D. Heinrichs Stauereibetrieb GmbH & Co. KG	Bremen
68	Börke, Berit	TFG Transfracht	Bremerhaven
69	Botermann, Helmut	Imperial Reederei GmbH	Duisburg
70	Boy, Peter, Prof. Dr.	Vereinigung	Flensburg
71	Braate Prillard, Ingrid	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit	Berlin
72	Brandt, Heinz	Eurogate GmbH & Co.KGaA, KG	Bremen
73	Brandt, Torsten	Bremer Landesbank	Oldenburg
74	Braren, Rörd	Reederei Rörd Braren	Kollmar
75	Breitenborn, Ingo	Bremer Landesbank	Bremen
76	Brende, Borge	Ministry of the Environment	Oslo
77	Bretthauer, Ingo, Dr.	Joh. Heinrich Bornemann GmbH	Obernkirchen
78	Brech-Moritz, Monika	BMVBW	Bonn
79	Brinkmann, Alwin	Stadt Emden	Emden
80	Brockmüller, Andreas, Dr.	AWE GnbH	Berlin

81	Brodda, Joachim, Dipl.Ing.	Balance Technology Consulting	Bremen
82	Bronsart, Robert, Prof. Dr.	Universität Rostock	Rostock
83	Bruels, Reiner	J.Mueller GmbH & Co. KG	Brake
84	Bruer, Manfred	PWC Deutsche Revision	Hamburg
85	Bruggaier, Bernhard	Menck GmbH	Kaltenkirchen
86	Brugger, Axel	PWC Deutsche Revision AG	Hamburg
87	Bruhn, Manfred, Dipl.Ing.	EEW Offshore Wind Constructions	Rostock
88	Buchholz, Hanns, Prof. Dr.	K & M Consult	Hemmingen
89	Buchholz, Reinhard	Auswärtiges Amt	Berlin
90	Buddenberg, Jörg, Dr.	EWE AG	Oldenburg
91	Buhr, Rolf, Dr.	Muhibbah Marine Engineering	Buchholz
92	Bühr, Wolfgang	Flensburger Schiffbau	Flensburg
93	Bullwinkel, A.	Seaports of Niedersachsen GmbH	Oldenburg
94	Bulmahn, Edelgard		Berlin
95	Bülow, Marco	Deutscher Bundestag	Berlin
96	Bunge, Martina, Dr.	Landtag Mecklenburg-Vorpommern	Schwerin
97	Bunnemann, Klaus F.	Herm. Dauelsberg GmbH & Co. KG	Bremen
98	Bürger, Michael	Senator für Bau, Umwelt	Bremen
99	Burk, Uwe	Unigraphics Solutions GmbH	Langgöns
100	Busmann, Hans-Gerd, Dr.	Fraunhofer-IFAM	Bremen
101	Buttkus, Burkhard, Dr.	Bundesanstalt für Geowissenschaften	Hannover
102	Cambal, Manfred	Blohm + Voss GmbH	Hamburg
103	Catenhusen, Wolf-Michael	Staatssekretär BMBF	Berlin
104	Chabrowski, Peter	Gesamthafenbetriebs-Ges. MBH	Hamburg
105	Christmann, Ralf	BMU	Berlin
106	Clasen, Lars Manuel	Deutsche Seereederei GmbH	Rostock
107	Claus, Dirk, Dr.	Kieler Wirtschaftsförderung	Kiel
108	Clement, Jürgen, Dipl.Ing.	Clement Yacht Harbour Systems	Rostock
109	Clement, Wolfgang, Minister	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit	Berlin
110	Cohrs, Dieter, Dr.	Noske-Kaeser GmbH	Hamburg
111	Colijn, Franciscus, Prof. Dr.	GKSS - Forschungszentrum	Geesthacht
112	Crede, Siegfried	Peene-Werft GmbH	Wolgast
113	Dahlke, Christian	BSH	Hamburg
114	de Buhr, Ingo, Dipl.Ing.	PROKON Nord Energiesysteme GmbH	Leer
115	De Witt, Ubbo	Sandbank 24	Oldenburg
116	Deertz, Axel	BMVg Inspekteur Marine	Bonn
117	Detken, Helmut H.	Bremische Hafenvertretung	Bremen
118	Dettmer, Ulrike	NDS Ministerium für Wirtschaft	Hannover
119	Diederichs, Hark, Prof.	Fachhochschule Flensburg	Flensburg
120	Diekamp, Jutta	Hapag-Lloyd Container LIWIE	Hamburg
121	Doppler, Heinrich, Dr.	Free and Hanseatic City of Hamburg	Hamburg
122	Dormann, Wensky	ABB AG	Mannheim
123	Dorn, Uwe		Hamburg
124	Dr. Scherf, Henning	Bürgermeister	Bremen
125	Dreyer, Karl-Joachim, Dr.	Handelskammer Hamburg	Hamburg

126	Dreyer, Werner, Dipl.Ing.	Ministerium f. Wissenschaft u. Kultur	Hannover
127	Driemel, Hans	ver.di	Langen
128	Duden, Heinrich	ep4 offshore GmbH	Winsen
129	Ebel, Hermann	Hansa Treuhand Schiffsbet AG	Hamburg
130	Ebnet, Otto, Dr.	Wirtschaftsministerium M-V	Schwerin
131	Eckel, Christian		Bremen
132	Eckel, Christian, Dr. Ing.	Nordseewerke GmbH	Emden
133	Eckelmann, Thomas	EUROGATE GmbH & Co.KGaA, KG	Bremen
134	Eckhoff, Jens	Senator für Bau, Umwelt, Verkehr, Bremen	Bremen
135	Egert, Bernd, Dr.	Behörde für Wirtschaft und Arbeit	Hamburg
136	Eggers-Mohrmann, Hauke	Energiekontor AG	Bremen
137	Egloff, Ingo	SPD-Fraktion Hamburg	Hamburg
138	Ehlers, Peter, Prof. Dr.	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie	Hamburg
139	Ehrke, Karl-Christian	SAM Electronics GmbH	Hamburg
140	Eisenhauer, Günter	Nordsee Windpower/ Norderland	Westerholt
141	Ejma, Patrick-Lars	Bundesministerium für Verkehr	Bonn
142	Elster, Steffen	Weserwind Innovations- u. Vertr. Ges.	Bremerhaven
143	Engelkamp, Paul, Prof. Dr.	DST-Entwicklungszentrum	Duisburg
144	Engelken, Heinrich	Bremer Landesbank	Bremen
145	Engellandt, Frank	Zerssen + Citti Ship Service GmbH	Kiel
146	Engels, Henning	Schaar & Niemeyer GmbH & Co KG	Hamburg
147	Ernst-Siebert, Robert	Hochschule Bremen	Bremen
148	Evers, Manfred	Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH	Lübeck
149	Evers-Meyer, Karin	Deutscher Bundestag	Berlin
150	Exner, Klaus-Jürgen, Dr.	Bundesministerium	Berlin
151	Eybächer, Jens		bremen
152	Falk, Thorsten	Bundesministerium f. Umwelt, Naturschutz u.Reaktorsicherheit	Berlin
153	Färber, Uwe, Dr.	Senator für Wirtschaft und Häfen	Bremen
154	Faße, Anette	MdB	Berlin
155	Faßmer, Harald	Fr. Fassmer GmbH & CoKG	Berne
156	Fastenau, Thorsten	Plambeck Neue Energien	Cuxhaven
157	Feddern, Jörg	Greenpeace e.V.	Hamburg
158	Fehr-Harms, Heike	Handelskammer Bremen	Bremen
159	Feldt, Lutz	Inspekteur Marine	Bonn
160	Feldt, Walter	Deutscher Naturschutzring e.V.	Hannover
161	Fetkötter, Jörn	Käfer Isoliertechnik GmbH	Bremen
162	Fiedler, Michael	TU-Berlin	Berlin
163	Fiedler, Ralf, Dr.	Forschungszentrum Jülich GmbH	Rostock
164	Fischer, C., Ministerialrat	BMVG Hauptabteilung Rüstung	Bonn

165	Flegel, Knut	ED Züblin AG NL Hamburg	Hamburg
166	Fonger, Matthias	Handelskammer Bremen	Bremen
167	Fornahl, Michael	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr	Kiel
168	Foth, Martin	InWent gGmbH	Bremen
169	Franzke, Stefan	Innovationszentrum NDS GmbH	Hannover
170	Freisen, Michael, Dipl.Ing.	Hochtief Construction AG	Bremen
171	Freitag, Walter, Dipl.Ing.	HDW	Kiel
172	Frerichs, Klaus	Wasser- und Schifffahrtsdirektion	Aurich
173	Freythum, Gerhard	VEM Sachsenwerh GmbH	Dresden
174	Fricke, Wolfgang, Prof.	TU Hamburg-Harburg	Hamburg
175	Friedewald, Axel, Dr. Ing.	Technische Universität Hamburg	Hamburg
176	Friedrich, Daniel	IG Metall BZL Küste	Hamburg
177	Fritsch, Thorsten	Bundesumweltministerium	Berlin
178	Fritz, Dieter	STAL FÜM I / VORS. DMI	Bonn
179	Froböse, Hans-Jürgen, Dr.	Bundesministerium f. Verkehr, Bau- und Wohnungswesen	Bonn
180	Froese, Jens, Prof.	TUHH ISSUS	Hamburg
181	Fröhlich, Marc	Heuer-Gruppe	Bremerhaven
182	Frontzek, Angelika	Senator für Wirtschaft und Häfen	Bremen
183	Fuhrhoff, Rolf	Abeking & Rasmussen Rotec GmbH	Lemwerder
184	Garbe, Fred	Flensburger Schiffbaugesellschaft	Flensburg
185	Geiken, Meinhard	IG Metall	Flensburg
186	Geitmann, Peter	Reederei F. Laeisz GmbH	Rostock
187	Giese, Norbert	AN Windenergie GmbH	Bremen
188	Gieseke, Ralf	Niedersächsisches Verkehrsministerium	Hannover
189	Gloystein, Bürgermeister Peter, Dr.	Senator für Wirtschaft und Häfen	Bremen
190	Goldmann, Hans-Michael		Berlin
191	Göpel, Jürgen	BMVBW Ref. LS 23	Bonn
192	Görlitz, Joachim	AMBAU GmbH	Gräfenhainichen
193	Gossel, Dietmar, Dipl.Ing.	Germanischer Lloyd	Berlin
194	Grantz, Melf	SPD Stadtverordnetenfraktion	Bremerhaven
195	Greim, Peter H.	IHK Bremerhaven	Bremerhaven
196	Greiner, Tilmann, Dr.	MAN BW Diesel AG	Hamburg
197	Grensemann, Klaus	BMVBW	Bonn
198	Griebel, Dieter	German Maritime Arbitration Association	Bremen
199	Grigoleit, Rüdiger S.	Merck KGaA	Darmstadt
200	Grollmann, Joachim, Dr.	BIA	Bremen
201	Grosch, Peter	MTU Friedrichshafen	Friedrichshafen
202	Groth, Armin	IMTECH Marine & Offshore GmbH	Hamburg
203	Grothkopp, Barbara, Dipl.Ing.	PTJ Forschungszentrum Jülich	Berlin
204	Gruhl, Werner	Kali Transport GmbH	Hamburg
205	Grünwald, Christine, Dr.	IHK Rostock	Rostock
206	Gundrum, Uwe		Bremen
207	Haase, Hans-Dieter	SPD-Landtagsfraktion Hannover	Hannover

208	Haase, Harald	Meyer Werft Papenburg	Papenburg
209	Haass, Jens, Dr.	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr	Kiel
210	Hake, Michael	Aker Ostsee	Wismar
211	Hankje, Thomas	Marsh GmbH	Hamburg
212	Hannemann, Horst, Dr.	DEWIND	Lübeck
213	Hansen, Claus O.	Flensburger Schiffsspartenverein Nigung AG	Flensburg
214	Harms, Thorsten	Verband Deutscher Schiffsausrüster e.V.	Hamburg
215	Harren, Peter, Kapitän	Harren & Partner Ship Management	Bremen
216	Hartkopf, Günter	European River-Sea- Transport Union	Berlin
217	Hartmann, Alfred	Atlas Reederei AG	Leer
218	Hartwig, Niels	BMFVBW	Berlin
219	Hegemann, Detlef, Dipl.Ing.	Peene-Werft GmbH	Wolgast
220	Hegerfeldt, Carsten	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit	Berlin
221	Heideloff, Dipl.- VW. Christel	Institut für	Bremen
222	Heidmann, Roger	Logistik Service Agentur	Bremen
223	Heinke, Cornelia, Dipl.Ing.	Schiffbau-Versuchsanstalt	Potsdam
224	Heinks, Erwin	Nordseewerke Emden	Emden
225	Heinrich, Jörg	Wasser- und Schiffahrtssdirektion Nord	Kiel
226	Heinrich, Michael	Behörde Wirtschaft u. Arbeit	Hamburg
227	Heinrich, Ralf	Wirtschaftsverband Weser	Bremen
228	Heinzelmann, Christoph, Dr. Ing.	Bundesministerium für Verkehr	Bonn
229	Heitmann, Jan-Thiess, Dr.	Verband Deutscher Reeder	Hamburg
230	Heitmann, Klaus	Zentralverband d.Dt. Seehafenb.	Hamburg
231	Heitzer, Bernhard, Dr.	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle	Eschborn
232	Held, Laurenz	Laurenz Held	Haren
233	Hemke, Sonja	Bundesumweltministerium	Berlin
234	Hempel, Gotthilf, Dr.	Persönlicher Berater des Präsidenten	Bremen
235	Hempel, Markus	Norddeutsche Reederei GmbH & Co.KG	Hamburg
236	Hennemann, Friedrich, Dr.		Bremen
237	Hensel, Wilfried, Prof. Dr.	SAM Consultant	Hamburg
238	Herdan, Thorsten	VDMA Kraftmaschinen	Hamburg
239	Herdau, Thorsten, Dipl.Ing.	VDMA Fachverband	Frankfurt
240	Hering, Wolfgang	IHK Rostock	Rostock
241	Herwig, Thomas W.	Röhlig & Co. Holding GmbH & C0. KG	Bremen
242	Herzer, Frank	Fairplay Reederei	Rostock
243	Herzig, Peter, Prof. Dr.	Leibnitz-Institut für Meereswissenschaften	Kiel
244	Heseler, Heiner, Dr.	Senatskanzlei	Bremen
245	Hesse, Karin	Gewerkschaft ver.di	Lübeck
246	Heuer, Wolfgang	Atlas Elektronik GmbH	Bremen
247	Heydrich, Bernd	Aker Warnow Werft	Rostock- Warnemünde
248	Heyne, Helmut	Stadt Cuxhaven	Cuxhaven

249	Hickel, Rudolf, Prof. Dr.	Universität/ Institut Arbeit und Wirtschaft	Bremen
250	Hinrichs-Rahlwes, Rainer	Bundesministerium	Berlin
251	Hinsche, Torsten	Commerzbank AG	Hamburg
252	Hintzsche, Wolfgang, Kapitän	Jastram GmbH & Co.KG	Hamburg
253	Hinz, Christoph, Ministerialrat	SPC Bonn	Bonn
254	Hinz, Karl, Dr.		Hannover
255	Hirche, Walter	NDS. Ministerium für Wirtschaft,	Hannover
256	Hitzler, Franz C., Dipl.Ing.	Hitzler Werft GmbH	Lauenburg/ Elbe
257	Hoeneemann, Wolfgang, Dr.	Lehnkering Reederei GmbH	Duisburg
258	Hoffmeister, Hans, Prof.	Institut für Schadensforschung	Hamburg
259	Hofmann, Heinz	MSG Mainschiffahrts- Genossenschaft eG	Würzburg
260	Hofmann, Peter	Bürgermeister	Friedrichstadt
261	Hogrefe, Lueder, Dr.	Raytheon Marine GmbH	Kiel
262	Hohmann, Margitta, Dipl.Ing.	Atlas Elektronik GmbH	Bremen
263	Holtermann, Jürgen	Bremenports GmbH & Co KG	Bremerhaven
264	Hoppach, Manfred	Peene-Werft-GmbH	Wolgast
265	Horn, Wolfgang	Ministerium für Wirtschaft,	Hannover
266	Hornfeld, Willi	ATLAS Elektronik	Bremen
267	Hosseus, Daniel	Verband Deutscher Reeder	Hamburg
268	Houdemaker, Peter	über Hans-Christian Specht	Bremen
269	Howoldt, Claus	Mützelfeldtwerft	Cuxhaven
270	Hustedt, Michael	MdB	Berlin
271	Huth, Werner, Prof.	Verband dt. Kapitäne + Schiffsoffiziere	Hamburg
272	Huwe, Alexander	Unigraphics Solutions GmbH	Bad Vilbel
273	Hynne, Sigrid	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit	Berlin
274	Immens, Gerald, Kapitän	Bundesverband der See- und Hafenlotsen BSHL	Bremerhaven
275	Immermann, Günter	Eurogate GmbH	Bremerhaven
276	Ippich, Michael	RF Forschungsschiffahrt GmbH	Bremen
277	Jagl, Ernst, Dr. Ing.	Niedersächsisches Ministerium	Hannover
278	Jahnke, Karl-Heinz	SSW Schichau Seebeck	Bremerhaven
279	Janssens, H.P.L.M., Dr.	Dutch Maritime Network	Rotterdam
280	Janzen, Wolf-Rüdiger	Hauptgeschäftsführer IHK zu Kiel	Kiel
281	Jarowinsky, Michael	Mc Marketing Consulting	Kiel
282	Jauernig, Christian	Logo-Team	Hamburg
283	Jensen, Gerhard, Prof.	Hamburgische Schiffbau- Versuchsanstalt GmbH	Hamburg
284	Jensen, Marten	GEO MBH	Enge-Sande
285	Johannsen, Uwe	WWF Deutschland	Bremen
286	Jonas, Heinz-E.	BMBF	Bonn
287	Jüngerhans, Maria	Reederei Jüngerhans	Haren
288	Jungmann, Frank, Dipl.-Kfm.	German Tanker Shipping GmbH & Co	Bremen
289	Jürgens, Klaus	Reederei Klaus Jürgens	Engelbrechtsche Wildnis
290	Jurrat, Soeren	Seehafen Stralsund	Stralsund
291	Kah, Arnd, Dr.	Netskill AG	Köln
292	Kahle, Hans, Dipl.Ing.	F+Z Baugesellschaft mbH	Hamburg
293	Kahmann, Jan	ver.di Bundesvorstand	Berlin

294	Kahrs, Johannes	Mitglied des Deutschen Bundestages	Berlin
295	Kaiser, Heinz, Dr.	Bayerischer Landtag	Erlenbach a. Main
296	Kamin, Bernt	Gesamthafenbetrieb Hamburg	Hamburg
297	Kammerer, Hilde	Bundesministerium Verkehr, Bau- und Wohnungswesen	Bonn
298	Kanehl, Jürgen	Stadt Wolgast	Wolgast
299	Karstedt, Bernd		Bremen
300	Kassen, Dirk	Weserwind Innovations- u. Vertr. Ges.	Bremerhaven
301	Katzmarski, Bernd	Wirtschaftsministerium MV	Schwerin
302	Kaune, Heinz-Clemens	Bundesministerium für Verkehr, Bau - u. Wohnungswesen	Bonn
303	Kaysser, Wolfgang	GKSS-Forschungszentrum	Geesthacht
304	Kellner-Stoll, Rita, Dr.	Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, Bremen	Bremen
305	Kempf, Gerhard, Dipl.Ing.	Thyssen Krupp Marine Systems GmbH	Hamburg
306	Kempf, Günther	Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffsreederei GmbH & Co.KG	Hamburg
307	Kennemann, Jürgen	Aker MTW Werft GmbH	Wismar
308	Kersten, Wolfgang	Tuhh / AB Logistik + Unternehmensführung	Hamburg
309	Keussen, Urban, Dr.	EON Netz GmbH	Bayreuth
310	Kiel, Ernst-August	Howaldtswerke-Deutsche Werft	Kiel
311	Kiel, Sven	GE Wind Energy mbH	Salzbergen
312	Kienanen, Timo	Botschaft von Finnland	Berlin
313	Kilian, Klaus-Jürgen, Dipl.Ing.	FR. Lürssen Werft GmbH + Co. GmbH	Bremen
314	Kipke, Ralf, Dr.	Energie + Management	Essen
315	Klein, Hermann J., Dr.	Germanischer Lloyd	Hamburg
316	Klement, Torsten	Elkboom GmbH	Rostock
317	Klindt, Holger	Atlas Elektronik GmbH	Bremen
318	Klinger, Stefanie	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit	Berlin
319	Klüver, Jan	Finnlines Deutschland AG	Lübeck
320	Knaus, Thomas, Dr.	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit	Berlin
321	Kniess, Hans-Gerh., Dr.	Wasser-und Schifffahrts Direktion Nord	Kiel
322	Knudsen, Volkert	Zentralverband Deutscher Schiffsmakler	Kiel
323	Kny, Reinhart	Verein MAO e.V.	Wismar
324	Kobrow, Detlef	Scandlines	Rostock
325	Koch, Jens Bodo, Dr. Ing.	Fertigungstechnik / TUHH	Hamburg
326	Koch,Herbert	BARD Engineering GmbH	Bremen
327	Kohler, Stephan	Deutsche Energie Agentur GmbH	Berlin
328	Köhli, Jörg, Dr.	Europäische Kommission	Brüssel
329	Kohn, Harald, Dr.	BIAS	Bremen
330	Köhn, Jutta	Internationale Stiftung für Seerecht	Hamburg
331	Kolbe, Werner, Dr.	BMBF	Bonn

332	Kolck, Reinhold, Dr.	IHK für Ostfriesland	Emden
333	Kollberg, Martina	Bundesministerium f. Wirtschaft und Arbeit	Berlin
334	Kolzen, Hans Peter, Dr.	IHK Stade	Stade
335	König, Dieter	Mecon GmbH	Hamburg
336	König, Tobias	König & CIE GmbH & Co.KG	Hamburg
337	Könker, Torsten	Thyssenkrupp Marine Systems GmbH	Hamburg
338	Koopmann, Konsul Peter	Peter W. Lampke GmbH & Co	Bremen
339	Kopka, Reinhard, Dr.	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit	Berlin
340	Kothe, H.-J.	Nordsee Windpower GmbH & Co.KG	Sulingen
341	Kramer, Ingo	J.H.K. Anlagenbau und Service GmbH & Co. KG	Bremerhaven
342	Krämer, Marcel, Dr.	Forwind-Zentrum für Windenergie	Oldenburg
343	Kramp, Peter	DFDS Tor Line GmbH	Cuxhaven
344	Kranich, Ulrich	Hapag-Lloyd Containerlinie	Hamburg
345	Kräplin, Jürgen	Volkswerft Stralsund GmbH	Stralsund
346	Kratzmann, J.	BMVG Hauptabteilung Rüstung	Bonn
347	Kraus, Andreas	Hochschule Bremen	Bremen
348	Krause, A.	BMVg Stal FÜM III	Bonn
349	Kretschmer, Manfred	BMVG-Planungsstab	Berlin
350	Kreuzer, Edwin, Prof. Dr.	Technische Universität	Hamburg
351	Kroening, Jürgen	DEWI-OCC	Cuxhaven
352	Krohn, Joachim, Dr.	GKSS Forschungszentrum	Geesthacht
353	Kröning, Volker	Mitglied des Deutschen Bundestages	Berlin
354	Kropp, Ulrich	Bremer Landesbank	Bremen
355	Kroppen, Wilfried	WIRTH Maschinen- und Bohrgeräte GmbH	Erkelenz
356	Krüger, Stefan, Dr.	Tumm AB 3-14	Hamburg
357	Kuehnlein, Walter, Dr.	HSVA	Hamburg
358	Kuhbier, Jörg	Kuhbier Rechtsanwälte / Offshore	Hamburg
359	Kühler, Bernd	Presse- und Informationsamt der Bundesregierung	Berlin
360	Kühmstedt, Thomas	Aker Ostsee	Wismar
361	Kuhr, Manfred	BLG Logistics Group	Bremen
362	Kurzewitz, Mathias	Technische Universität Hamburg-Harburg	Hamburg
363	Küster, Ulrich	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit	Berlin
364	Laabs, Manfred	Gesamthafenbetrieb Bremen	Gnarrenburg
365	Lahl, Uwe, Dr.	Bundesministerium für Umwelt	Bonn
366	Lange, Josef, Dr.	Niedersächsisches Ministerium	Hannover
367	Lange, Jürgen	Bremer Landesbank	Bremen
368	Lange, Markus	HSH Nordbahn	Hamburg
369	Lanowski, Rolf-Reinhard	J.J. Sietas KG Schiffswerft GmbH & Co	Hamburg
370	Lattner, Jörg	Senator für Wirtschaft und Häfen	Bremen
371	Lau, Thies	Rickmers Reederei GmbH & Co.KG	Hamburg

372	Lausch, Wolfram, Prof.	MAN B + W Diesel AG	Augsburg
373	Leemreijze, Garrit	Deutscher Nautischer Verein	Hamburg
374	Lehmann, Eike	Technische Universität Hamburg-Harburg	Lübeck
375	Lehmann, Harry, Dr.	Umweltbundesamt	Berlin
376	Lehmann, Holger	Lehmann GmbH	Lübeck
377	Leibrandt, Wolf-Dieter	Gauss mbH	Bremen
378	Lemke, Detlef, Dr.	IMAWIS	Wismar
379	Lenne, Thomas	PWC Deutsche Revision	Hamburg
380	Leonhardt, Frank	Vorsitzender Verband Deutscher Reeder Hamburg	Hamburg
381	Leppin, Hans-Peter, Dr.	Atlas Elektronik GmbH	Bremen
382	Leu, Hans-Gerhard	Flensburger-Schiffbau- Gesellschaft	Flensburg
383	Lindemann, Dierk, Dr.	Verband Deutscher Reeder	Hamburg
384	Lindemann, Steffen, Dr.	Staatskanzlei Meckl.- Vorpommern	Schwerin
385	Lindenau, Dirk, Dipl.Ing.	Lindenau GmbH	Kiel
386	Linkogel, Bettina	Senator für Wirtschaft und Häfen	Bremen
387	Linnert, Karoline	Fraktion Bündnis 90/ Grüne	Bremen
388	Litmeyer, Bernhard	Wasser- und Schifffahrtsdirektion	Aurich
389	Longree, Wolf-Dieter, Dr.	IMPAC Offshore Engineering GmbH	Hamburg
390	Lönker, Oliver	Neue Energie	Osnabrück
391	Loob, Günther	MWAV Schleswig-Holstein	Kiel
392	Lorenz, Klaus, Dipl.Ing.	Sam Electronics GmbH	Hamburg
393	Lorenzen, Karl-Heinz	Lindenau Werft	Kiel
394	Lothar, Henner	Hanseatic Lloyd	Bremen
395	Lücke, Fritz	IHK zu Kiel	Kiel
396	Lucyga, Christine, Dr.	Deutscher Bundestag	Berlin
397	Ludwig, Thorsten	Institut Arbeit und Wirtschaft	Bremen
398	Lueken, Werner	Lloyd Werft Bremerhaven	Bremerhaven
399	Lührßen, Kerstin	Senatskanzlei Bremen	Bremen
400	Lundt, Werner	VSM	Hamburg
401	Lürßen, Friedrich, Dipl.-Kfm.	Fr. Lürssen Werft GmbH + Co.KG	Bremen
402	Lützen, Christoph	Friedrich Tiemann GmbH & Co	Bremen
403	Mackenthun, Thorsten	Hansa Mare Reederei GmbH & Co KG	Bremen
404	Maedel, Wolfgang	IG Metall Kiel	Kiel
405	Mager, Diethard, Prof. Dr.	Bundesministerium für Wirtschaft	Berlin
406	Mai, Andreas	Hansestadt Bremisches Hafenamt	Bremerhaven
407	Mainzer, Jörg	Fairplay Towage	Hamburg
408	Malerius, Wilhelm	SPD-Landtagsfraktion SH	Kiel
409	Maletzky, Manfred	GISMA Steckverbinder GmbH	Neumünster
410	Marquardt, Rolf Sören, Dr.	Verband für Schiffbau und Meer	Hamburg
411	Marx, Peter	Unternehmensverband Bremische Häfen e.V.	Bremen
412	Mecklenburg, Frank	Wirtschaftsministerium MeckPomm	Schwerin
413	Mehl, Reinhard, Dr.	Blohm + Voss GmbH	Hamburg

414	Mehmel, Manfred, Dr.	Schiffsbau Versuchsanstalt	Potsdam
415	Mehrkens,Hein	Bundeslotsenkammer	Hamburg
416	Meier, Gerd, Dipl.Ing.	Siemens AG	Hamburg
417	Meier, Klaus, Dr.	WPD AG	Bremen
418	Meier, Volkhard	Verband	Hamburg
419	Meier-Hedde, Jens, Dr.	Schlüssel Reederei KG	Bremen
420	Meier-Peter, Hans H., Prof. Dr.	Schiffbautechnische Gesellschaft	Hamburg
421	Meissner, Ute	Senator für	Bremen
422	Mekelburg, Hartmut	BLG Logistics Group	Bremen
423	Menden, Horst	Bundesministerium	Bonn
424	Mendrzik, Thomas	verdi Bundestarifkommission	Hamburg
425	Mentzel, Birgit	Senator Lines GmbH	Bremen
426	Menzel, Eberhard	Stadt Wilhelmshaven	Wilhelmshaven
427	Mertens, Angelika	Bundesministerium für Verkehr, Bau-und Wohnungswesen	Berlin
428	Mertens, Herbert C.	Staatskanzlei Meckl.- Vorpommern	Schwerin
429	Merz, Heinz D., Dipl.-Kfm.	Fides Maritime Consult S.A.Luxembourg	Luxemburg
430	Methling, Roland	Buero Hanse Sail	Rostock
431	Metthey, Jack	European Commission	Brüssel
432	Meyer, Bernard, Dipl.Ing.	Jo s.L. Meyer GmbH	Papenburg
433	Meyer, Jürgen	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit	Berlin
434	Meyer, Reinhard	Wirtschaftsministerium M-V	Schwerin
435	Meyersieck, Manfred	Atlas Elektronik GmbH	Bremen
436	Mitzlaff, Alexander, Dipl.-Ing.	IMS Ingenieurgesellschaft MBH	Hamburg
437	Möck, Günther	JAFO Technologie	Hamburg
438	Möhle, Klaus Dieter	Bündnis 90 Die Grünen	Bremen
439	Mohr, Günther	J.J. Sietas KG, Schiffswerft	Hamburg
440	Möller, Jürgen, Dr.	Dr. Möller GmbH/ IMS Nord	Bremerhaven
441	Möller, Richard	Interschalt AG	Schenefeld
442	Monsees, Horst	Hapag-Lloyd Hamburg	Hamburg
443	Montag, Burkhard	Carl Tiedemann	Hamburg
444	Morath, Konrad, Dr.	VDMA-Hauptstadtbüro	Berlin
445	Moscha, Klaus, Dipl.Ing.	Montagewerk GmbH Leipzig	Leipzig
446	Moß, Bernhard	Hermann Buss GmbH	Leer
447	Mühlhan, Behrend	Mühlhan GmbH & Co.KG	Rostock
448	Müller, Fritz	Conti Reederei	Hamburg
449	Müller, Jan, Dipl.-Kfm.	J. Müller Breakbulk Terminal GmbH & Co.KG	Brake
450	Müller, Steffen	Pricewaterhousecoopers	Hamburg
451	Müller, Thorsten	Universität Würzburg	Würzburg
452	Müller, Thorsten	BMVBW	Berlin
453	Müller-Lankow, Dorothee	ATLAS ELEKTRONIK	Berlin
454	Münchau, Mathias, Dr.	Verband für Schiffbau	Hamburg
455	Mundt, Siegfried H.	VDMA Nord	Hamburg
456	Murach, Christian	KfW IPEX-Baum	Frankfurt
457	Murra, Wübbe	Cassins Werft GmbH	Emden
458	Mutschler, Jörg, Dr.	VDMA Nord	Hamburg
459	Nagel, Götz, Dr.	InWent gGmbH	Köln
460	Nagel, Staatssekretär Ralf	Bundesministerium	Berlin
461	Näser, Andreas	NSB Niederelbe Schiffahrtsgesellschaft	Buxtehude

462	Nath, Christian, Dipl.Ing.	Germ. Lloyd Windenergie GmbH	Hamburg
463	Nauen, Andreas	Siemens Wind Power A/S	Brande
464	Nausch, Gerd, Dipl.-Kfm.	Conti Reederei	Putzbrunn
465	Nedess, Christian, Prof. Dr.	Technische Universität Hamburg-Harburg	Hamburg
466	Neldner, Wolfgang	Vattenfall Europe Transmission	Berlin
467	Neukirchen, Bernd	Bundesamt für Naturschutz	Bonn
468	Neumann, Lutz	Technische Universität hamburg-Harburg	Hamburg
469	Neumann, Michael	ARCADIS Consult GMBH	Freiberg
470	Neumann, Rolf H.	Rolls Royce International Ltd.	Berlin
471	Neuwardt, Hans-Rainer	AIDA Cruises	Rostock
472	Niemeier, Fritz	Nordseewerke Emden	Emden
473	Nintemann, Thomas	Intersee	Haren
474	Nispel, Uwe	Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt	Bremen
475	Nitz, Andreas, Dr.	Forschungszentrum Jülich	Rostock
476	Nodorp, Ralf	PWC Deutsche Revision AG	Hamburg
477	Nöll, Hans- Heinrich, Dr.	Verband Deutscher Reeder	Hamburg
478	Nürnberg, Alexander	HATLAPA Uetersener Maschinenfabrik	Uetersen
479	Oetting, Herbert	Blohm + Voss GmbH	Hamburg
480	Offen, Claus-Peter	Reederei C. - P. Offen KG	Hamburg
481	Ohlsen, Olaf	CDU MdHB Hafenpolitischer SPR	Hamburg
482	Okun, Wulf H.	Behörde für Wirtschaft und Arbeit	Hamburg
483	Ollig, Reinhold	BMBF	Bonn
484	Onnen, Hillert	BLG	Bremen
485	Ontijd, Wolfgang	MDL Vors. Ausschuß Häfenschifffahrt	Aurich-Sandhorst
486	Opatz, Andreas, Dr.	Koenig & CIE. GmbH & Co KG	Hamburg
487	Oppermann, Martina	Ministerium für Wirtschaft S-N	Kiel
488	Orlemann, Jörg	Hauptgeschäftsführer der IHK	Stade
489	Otto, Andreas, Dr.	Handelskammer Bremen	Bremen
490	Overhaus, Mathias	Emder Schiffsausrüstung	Emden
491	Paarmann, Rolf	Industrie-und Handelskammer Rostock	Rostock
492	Palandt, Sabine, Dr.	Wirtschaftsministerium Niedersachsen	Hannover
493	Pallentin, Rüdiger	Lloyd Werft Bremerhaven GmbH	Bremerhaven
494	Palm, Lutz, Dr.	JAFO Technologie	Hamburg
495	Pape, Rüdiger	Senator für Wirtschaft und Häfen	Bremen
496	Papenhagen, Heinz	Unternehmensverband Hafen Hamburg	Hamburg
497	Pardow, Hartmut	Niedersächsisches Ministerium	Hannover
498	Paschedag, Udo, Ministerialrat	Bundesumweltministerium	Berlin
499	Paulsen, Morten	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit	Berlin
500	Paulsen, Wolfgang		Husum

501	Pelz, Martina	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit	Berlin
502	Peper, Lutz H.	Willenbrock Fördertechnik	Bremen
503	Peters, Klaus-D.	HHLA	Hamburg
504	Peters, Ralf	Nordex AG	Norderstedt
505	Peters, Reimer, Kapitän	Passatwind Sailing	Brunsbüttel
506	Peters, Werner	Blohm + Voss GmbH	Hamburg
507	Petersen, Jens	Industrie-und Handelskammer	Lüneburg
508	Petersen, Kai	IG Metall Rendsburg	Rendsburg
509	Peterson, Klaus-Dieter	Hans Peterson & Söhne GmbH & CoKG	Rendsburg
510	Petsch, E.A., Kapitän	BMVG FÜM III	Bonn
511	Pfeiffer, Klaus	HYDROMOD GbR	Wedel
512	Pflocksch, Hans-Joachim	PWC Deutsche Revision	Hamburg
513	Plöger, Helmut	Meyer Werft	Papenburg
514	Plötzke, Matthias	Bundesverband der Dt. Industrie	Berlin
515	Plump, Dirk, Dr.	W. Tiemann GmbH & Co.KG	Bremen
516	Pohl, Alexandra	Verband Deutscher Reeder	Hamburg
517	Pöhl, Hans-Heinrich	Honorarkonsulat Republik Finnland	Bremen
518	Pöker, Arno	Interhansa Reederei AG	Rostock
519	Polz, Gabriele, Dipl.Ing.	ROFIA GmbH	Rostock
520	Ponath, Helmut	NSB Niederelbe Schiffahrtsgesellschaft MbH & Co.KG	Buxtehude
521	Potthoff, Klaus, Prof. Dr.	Schiff-GmbH	Kiel
522	Probst, Karl Michael		Berlin
523	Profit, Stefan, Dr.	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit	Berlin
524	Proß, Elke, Dipl.Ing.	PTJ Forschungszentrum Jülich	Berlin
525	Pruin, Berend, Dipl.Ing.	SCHIFFKO GmbH	Hamburg
526	Pukrop, Detlef, Dr.	Bremer Innovations-Agentur	Bremen
527	Pung-Jacobsen, Dirk	Bundeskanzleramt	Berlin
528	Raabe, G.-Michael	PwC Deutsche Revision AG	Hamburg
529	Raben, Nikolaus	Wagener & Herbst Management Consultants GmbH	Reinbek
530	Raff, Torsten	Senator für Bau,	Bremen
531	Rahe, Horst	Deutsche Seereederei GmbH	Rostock
532	Rahner, Bernd-Peter, Kapitän	Marineamt	Rostock
533	Rambalski, Birgit	Senatskanzlei Bremen	Bremen
534	Rave, Klaus, Dr.	Investitionsbank S-H	Kiel
535	Reeder, Lennart	Fördergesellschaft Windenergie	Kiel
536	Refke, Carsten	Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern	Schwerin
537	Rehfeld, Knud, Dr.	Deutsche Windguard GmbH	Varel
538	Reichel, Gerd-Rüdiger	Wirtschaftsministerium M-V	Schwerin
539	Reichle, Christoph, Dr.	Bundesministerium	Berlin
540	Remlinger, Wolfgang	Liebherr-Werk Nenzing GmbH	Nenzing
541	Rennert, Ingo	Amrumbank West GmbH	Müden / Aller
542	Reuter, Manfred	Behörde für Wirtschaft + Arbeit	Hamburg
543	Richert, Frank	GEO MBH	Enge-Sande
544	Richter, Eva	Bremer Senat	Bremen

545	Richts, Michael	Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, Bremen	Bremen
546	Rickmers, Erck	Nordcapital Holding GmbH & CieKG	Hamburg
547	Riese, Roland	FDP Landtagsfraktion	Emden
548	Rietz, Helfried	EUROGATE GmbH & Co.KGaA, KG	Bremen
549	Ringstorff, Harald	Ministerpräsident Meckl. - Vorp.	Schwerin
550	Rispens, Jan	Windenergie Agentur (WAB) E.V.	Bremerhaven
551	Ritscher, Gerd, Kapitän	Transeste Schifffahrt	Hamburg
552	Ritzenhoff, P., Prof. Dr.	Hochschule Bremerhaven	Bremerhaven
553	Ritzke, Hubertus	Unternehmensverband Hafen Hamburg	Hamburg
554	Robbe, Reinhold	Deutscher Bundestag	Berlin
555	Roe, Howard	Southampton Oceanography Centre	Southampton
556	Roesener, Burkhard	Hanseatic Lloyd Reederei	Bremen
557	Rogge, Klaus	GE Energy	Salzbergen
558	Roggemann, Jürgen	Enno Roggemann GmbH & Co.KG	Bremen
559	Rohwer, Bernd, Minister Prof. Dr.	Ministerium f. Wirtschaft, Arbeit und Verkehr	Kiel
560	Roland, Frank, Dr.	Center of Maritime Technologies	Hamburg
561	Rosche, Klaus	Lloyd Werft Bremerhaven	Bremerhaven
562	Rosenberg, Manfred	Verdi - Vereinte Dienstl. Gewerkschaft	Berlin
563	Rosenkranz, Gerd		Berlin
564	Roß, Bernd, Dr.	Wirtschaftsministerium S-H	Kiel
565	Roß, Heiko	BARD Energineering	Bremen
566	Ross, Matthias, Dr.	Behörde für Wirtschaft + Arbeit	Hamburg
567	Rothe, Klaus-Michael	Industrie und Handelskammer Schwerin	Schwerin
568	Rother, Thomas	SPD-Landtagsfraktion SH	Kiel
569	Rüdel, Jörg	Seehafen Kiel GmbH & Co.KG	Kiel
570	Rudolph, Albert	Ministerpräsident Meckl. - Vorp.	Schwerin
571	Ruthmann, Barbara	Ver.di Bundesvorstand	Berlin
572	Sadowski, Silke, Dr.	Schiff & Hafen	Hamburg
573	Salzmann, Helmut, Dr. Ing.	INS Ingenieurgesellschaft MbH	Hamburg
574	Samson, Mathias	Bundesumweltministerium	Berlin
575	Saxe, Bernd	Hansestadt Lübeck	Lübeck
576	Schacht, Rüdiger	IHK Lübeck	Lübeck
577	Schaden, Hannelore	Bundesministerium	Bonn
578	Schädla, Hermann Andree	Abeking & Rasmussen Rotec GmbH	Lemwerder
579	Schaeder, Andreas	Rechtsanwaltskanzlei Schaeder	Leer
580	Schaedla, Hermann, Dipl.Ing.	Abeking & Rasmussen GmbH & Co.KG	Lemwerder
581	Schäfer, Peter	Kfw IPEX-Bank	Frankfurt
582	Schaible, Stefan	Roland Berger	Hamburg

583	Schalke, Jürgen, Dipl.Ing.	Thyssenkrupp Marine Systems GmbH	Berlin
584	Scharf, Fritz	NSB-Reederei	Buxtehude
585	Schelling, Thilo	Wirtschaftsministerium Meck.-Pom.	Schwerin
586	Schenke, Hans Werner	AWI/ GHYCOP w.V.	Bremerhaven
587	Scherf, Henning, Dr.	Bürgermeister	Bremen
588	Scheuch, Frank	PFW Technologies GmbH	Speyer
589	Schick, Peter	ELNA Elektro-Navigation	Rellingen
590	Schiel, Johannes	VDMA Power Systems	Frankfurt
591	Schiffer, Emanuel	EUROGATE GmbH & Co.KG	Bremen
592	Schimmelpfeng, Kurt-Jürgen	KDS Komitee Deutscher Seehafen	Hamburg
593	Schindler, Martin	IGM Wesermarsch	Nordenham
594	Schlegel, Hauke Viktor	VDMA	Hamburg
595	Schlicht, Annette	InWent GmbH	Bremen
596	Schloesser, Klaus	Senatskanzlei Bremen	Bremen
597	Schlotmann, Volker	SPD Landtagsfraktion M-V.	Schwerin
598	Schlüter, Ulrich, Dr.	Projekträger Jülich - PtJ	Jülich
599	Schmälter, Achim	Bundesministerium	Bonn
600	Schmidt, Andreas, Dr.	Rhenus Midgard GmbH & Co.KG	Nordenham
601	Schmidt, Carlo, Dipl.Ing.	Offshore Ostsee Wind AG	Börgerende
602	Schmidt, Claudia	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit	Berlin
603	Schmidt, Dr. Nicole	Leibniz-Institut für Meereswissenschaften	Kiel
604	Schmidt-Trenz, Hans-Jörg, Prof. Dr.	Handelskammer Hamburg	Hamburg
605	Schmoll, Christian	Luerssen	Bremen
606	Schnitger, Hans-Joachim	Atlantik Hafenbetriebe Geuther & Schnitger GmbH & Co. KG	Bremen
607	Schnorrenberger, Nils	BIS MbH	Bremerhaven
608	Scholten, Jan, Prof. Dr.	LehrstuhlFördertechnik RUB	Bochum
609	Scholz, Joachim	Bremer Bereederungs GmbH & CoKG	Bremen
610	Scholze, Michael	Kgl. Dänische Botschaft	Berlin
611	Schomerus, Thomas, Prof. Dr.	Universität Lüneburg	Lüneburg
612	Schöndube, Rainer	Germanischer Lloyd	Hamburg
613	Schöning, Traude	Intersee	Haren
614	Schorcht, Susanne, Dr.	BARD Engineering GmbH	Bremen
615	Schörshusen, Horst	Niedersächsische Staatskanzlei	Hannover
616	Schöttler, Udo, Prof. Dr.	Forschungszentrum Juelich (FZJ)	Rostock
617	Schreckenberger, Michael	Universität Duisburg-Essen	Duisburg
618	Schriewer, Bernd	MWAV Schleswig-Holstein	Kiel
619	Schröder, Gerhard, Dr.	Bundeskanzleramt	Berlin
620	Schröder, Sebastian	Büro des Senators für Finanzen	Rostock
621	Schroeder, Uwe	ver.di	Hamburg
622	Schroiff, Michael	Unterweser Reederei GmbH	Bremen
623	Schröter, Jörg		Oederquart
624	Schuchmann, Hajo	Bugster, Reederei-	Bremerhaven

625	Schuchmann, Jan-Wilhelm	Bubsier Reederei	Hamburg
626	Schües, Nikolaus	Reederei F. Laeisz GmbH	Rostock
627	Schuldt, Burkhard, Dipl.Ing.	ARCADIS CONSULT GmbH	Rostock
628	Schulte, Silvia	Presse- und Informationsamt der Bundesregierung	Berlin
629	Schultze, Stefan	Hafenstauerei Schultze	Bremen
630	Schulz, Dietrich	hartmann Schifffahrts GmbH & Co KG	Leer
631	Schulz, Jörg	Magistrat Bremerhaven	Bremerhaven
632	Schulz, Ronald	Rostocker Fracht- und Fischereihafen	Rostock
633	Schumm, Alfred	WWF Fachbereich Meere & Küsten	Bremen
634	Schunck, Hermann, Dr.	Bundesministerium	Bonn
635	Schuseil, Andreas, Dr.	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit	Berlin
636	Schüssler, Heiko	Vereinigung der Nassbaggerunternehmen e.V.	Hamburg
637	Schütte, Gerlind	Senator für Wirtschaft und Häfen	Bremen
638	Schwanen, Jens	Bundesverband Binnenschifffahrt	Duisburg
639	Schwarz, Joachim, Dr. Ing.	Gesellschaft für Maritime Technik	Hamburg
640	Schwee, Franz	Bundesumweltministerium	Bonn
641	Schweizer, Maike	M-Consult	Neukeferloh
642	Scupin, Cornelia	Niedersächsisches Umweltministerium	Hannover
643	Seidel, Dieter	SSW Shipyard	Bremerhaven
644	Selle, Jochen, Dr.	Innovationszentrum NDS. GmbH	Hannover
645	Seus, Peter	Bundesministerium für Verkehr	Bonn
646	Seyer, Manfred	Reederei F.Laeisz GmbH	Rostock
647	Sieber, Peter	Verband Deutscher Reeder	Berlin
648	Sierk, Peter	Flensburger Schiffbaugesellschaft	Flensburg
649	Sietas, Hinrich	J.J. Sietas KG Schiffswerft GmbH & Co	Hamburg
650	Sims, Andrew	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit	Berlin
651	Skiba, Martin, Dr.	REpower Systems GmbH	Hamburg
652	Skritulnieks, Alfred	Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH	Bad Schwartau
653	Solbach, Thomas, Dr.	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit	Berlin
654	Sonnenberg, Heinz Dieter	Emdener Verkehrsgesellschaft AG	Emden
655	Sordyl, Holmer, Prof. Dr.	Institut für Angewandte Ökologie GmbH	Broderstorf
656	Specht, Hans-Christian, Honorarkonsul		Oslo
657	Sprogis, Wolfgang, Dr.	Caterpillar Motoren GmbH + Co.KG	Kiel
658	Staake, Erich, Dipl.-Kfm.	Duisburger Hafen AG	Duisburg
659	Stammer, Wolfgang	Volkswerft Stralsund GmbH	Stralsund

660	Stangen, Hans-Ulrich	HDW	Kiel
661	Stark, Michael	Industrie- und Handelskammer	Bremerhaven
662	Staschewski, Jochen	Bundesministerium für Verkehr	Berlin
663	Steenblock, Rainer	Deutscher Bundestag	Berlin
664	Stehr, Dieter	Peene-Werft GmbH	Wolgast
665	Steil, Rolf	Agentur für Arbeit Hamburg	Hamburg
666	Steinfeld, Peter	Winkra-Energie	Hannover
667	Stelljes, Norbert	GBR-Vorsitzender	Bremerhaven
668	Stenschke, Felix	BM Verkehr, Bau- und Wohnungswesen	Berlin
669	Steuer, Kurt, Kapitän	Deutscher Nautischer Verein	Hamburg
670	Stietzel, Hans-Joachim, Dr.	Senator für Bau, Umwelt und Verkehr	Bremen
671	Stoehase, Maik, Dipl.Ing.	SAM Electronics GmbH	Hamburg
672	Stolberg, Niels	Beluga Skipping GmbH	Bremen
673	Stolpe, Manfred		Berlin
674	Stork, Walter W.	Navis Schifffahrt - und Sped. A.G.	Hamburg
675	Stretz, Dietmar	ver.di	Hamburg
676	Sturm, Michael	Rostocker Business	Rostock
677	Suess, Erwin, Prof. Dr.	KDM Konsortium Deutsche Meeresforschung	Berlin
678	Sunde, Bent	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit	Berlin
679	Tamke, Dietrich	Traneste Schifffahrt GmbH	Hamburg
680	Tasch, Ulrich	Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein	Kiel
681	Teege-Wendt, Gerlind	VdS - Verband der Seemannsfrauen	Bremen
682	Teichert, Torsten, Dr.	Lloyd Fonds AG	Hamburg
683	Teichmüller, Frank	IG Metall Küste	Hamburg
684	Tenbrock, Stefan	Winergy AG	Voerde
685	Tessenow, Holger	Lotsenbrüderschaft Weser I	Bremen
686	Tetau, Otto	Blohm + Voss GmbH	Hamburg
687	Thiede, Jörn, Prof. Dr.	Alfred Wegener Institut	Bremerhaven
688	Thielbeer, Markus, Dr.	Dr Markus Thielbeer Consulting	Hamburg
689	Thiele, Joergen, Dipl.Ing.	KGW Schweriner Maschinenbau GmbH	Schwerin
690	Thiery, Ruth	Gewerkschaft Verdi	Berlin
691	Tholen, Jochen	Universität Bremen	Bremen
692	Tietjens, Hans Rudolf, Kapitän	BBC Burger Bereederungs Contor	Burg
693	Tietze, Gunnar, Dr.	Geo Topic	Kiel
694	Timm, Klaus-Peter	DMKN	Berlin
695	Trebesch, Hilde	BMVBW	Berlin
696	Treder, Michael	Freie und Hansestadt Hamburg	Hamburg
697	Trittin, Jürgen	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz	Berlin
698	Trojahn, Frank	Königlich Dänische Botschaft	Berlin
699	Trottenberg, Ulrich, Dr.	Fraunhofer SCAI	Sankt Augustin
700	Turla, Thorsten	MBT GmbH	Kiel
701	Twele, Jochen, Dr.	Ecofys GMBH	Berlin


702	Uldall, Gunnar	Prases der Behörde für Wirtschaft	Hamburg
703	Ulrich, Nikolai, Dr.	HSH Nordbank AG	Kiel
704	Unger, Bernd	Ministerium für Wirtschaft	Kiel
705	Vahrenholt, Fritz, Prof. Dr.	Repower Systems AG	Hamburg
706	Vaubel, Hans Henner	BMW	Berlin
707	Vauth, Thorsten	Institut für Verfahrenstechnik	Hannover
708	Verheugen, Günter	EU Kommission	Brüssel
709	Verseemann, Ralf, Dr.	Institut für Werkstoffkunde	Garbsen
710	Viergutz, Peter	OTP GmbH MV	Rostock
711	Viertl, Cornelia	Bundesministerium f. Umwelt, Naturschutz u.Reaktorsicherheit	Berlin
712	Vinnen, Michael	F.A. VINNEN & C (GmbH & CoKG)	Bremen
713	Voigt,Wilfried	Ministerium für Wirtschaft,	Kiel
714	Völkl, Robert	Bremer Rhederverein	Bremen
715	Volmari, Matthias	Wirtschaftsförderung Nordfriesland	Husum
716	vom Baur, Michael	CESA / COREDES	Rostock
717	von Ahn, Detlef	SAL - Schifffahrtskontor Altes Land	Steinkirchen
718	von Busse, Richard-B.	Bremer Landesbank	Oldenburg
719	von Buttlar, Thomas, Kapitän	Flottenkommando Glücksburg	Glücksburg
720	von Geldern, Wolfgang, Dr.	Plambeck Neue Energien AG	Cuxhaven
721	von Häfen, Jan	BMUBW	Berlin
722	von Langenn-Steinkeller, Bogislaw	Vereins- und Westbank AG	Hamburg
723	von Oertzen, Dr. Arndt- Heinrich	TT-Line GmbH & Co KG	Hamburg
724	von Oldershausen, Christian	HCI Hanseatische Schiffsconsulting GmbH	Hamburg
725	von Pfeil, Bolko	Topos Personalberatung GmbH	Hamburg
726	von Seck, Falk, Dr.	NSB Niederelbe Schiffahrtsgesellschaft	Buxtehude
727	von Spee, Caspar	RF Forschungsschiffahrt GmbH	Bremen
728	von Unruh, Werner, Prof. Dr.	Fachbereich Seefahrt Elsfleth	Elsfleth
729	von Voigt, Klaus, Dr.	Norddeutsche Landesbank	Hannover
730	Vopel, Ronald	Europäische Kommission	Brüssel
731	Vroom, Andreas	HCI Hanseatische Schiffstreuhand	Bremen
732	Wagner, Andreas	GE Wind Energy mbH	Salzbergen
733	Wagner, Florian	BIAS	Bremen
734	Wagner, Torsten	Schiffshypothekenbank zu Lübeck AG	Hamburg
735	Wahlers, Gerhard	NTB North Sea Terminal Bremerhaven	Bremerhaven
736	Waischnor, Georg	Shortseashipping Promotion Center	Bonn
737	Wallner, Herbert	ECL-Eurocargo Logistics GmbH & Co	Bremen
738	Wandel, Dieter	D. Wandel & Co	Bremen
739	Wanner, Martin-CH., Prof. Dr.	Frauenhofer Anwendungszentrum	Rostock
740	Weber, Wolfgang W.	Niedersächsisches	Hannover

		Ministerium	
741	Wedemeier, Klaus	Wirtschaftsverband Weser	Bremen
742	Wefer, Gerold	Universität Bremen	Bremen
743	Wegener, Gunnar	SPD-Fraktion Cuxhaven	Cuxhaven
744	Wehrmann, Achim	Bundesministerium für Verkehr	Bonn
745	Weigel, Dieter, Kapitän	Deutsches Maritimes Kompetenznetz	Bonn
746	Weis, Alexander	BMVg Hauptabteilung Rüstung	Bonn
747	Wellbrock, Andreas	DCP Dettmer Container Packing	Bremen
748	Weller, Ulrich, Dr.	See-Berufsgenossenschaft	Hamburg
749	Wemsky, Dormann		Bremen
750	Wendisch, Patrick, Dr.	Handelskammer Bremen	Bremen
751	Wendt, Rainer	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit	Berlin
752	Wenz, Richard	Bugster-, Reederei-	Bremerhaven
753	Werner, Helmut	Jadeweserport Realisierungs GmbH	Wilhelmshaven
754	Wessels, Frank, Dipl.-Kfm.	Emder Schlepp Betrieb GmbH	Emden
755	Wetzel, Margrit, Dr.	MdB	Berlin
756	Wibel, Carsten-S.	Bugster, Reederei	Bremerhaven
757	Wickmann, Helmut	Senator für Wirtschaft und Häfen	Bremen
758	Wiebe, Sven	Senator für Wirtschaft und Häfen	Bremen
759	Wiechmann, Ulf	Seehäfen Wismar GmbH	Wismar
760	Wiesenberg	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit	Berlin
761	Wilker, Hans-Artur	Jos. L. Meyer GmbH	Papenburg
762	Wille, Manuela		Hamburg
763	Winter, Henning, Dr.	Deutsche Schiffsbank AG	Hamburg
764	Witschel, Horst, Dipl.Ing.	Fr. Lürssen Werft GmbH & Co.KG	Bremen
765	Wittek, Christina	BMW A	Berlin
766	Wittern, Röttger	Sartori & Berger	Kiel
767	Witthöft, Hans Jürgen	Zeitschrift "Schiff & Hafen"	Hamburg
768	Wobben, Aloys, Dipl.Ing.	Enercon GmbH	Aurich
769	Wöbke, Hubert	EWS	Dorfhain
770	Wohlleben, Holger	BLG Logistics Group AG & Co.KG	Bremen
771	Wolf, Rüdiger	OWP Offshore Wind Power	Erkelenz
772	Wudtke, Marita, Dr.	Bund Landesverband Niedersachsen	Hannover
773	Wülbers, Joachim	Senator für Wirtschaft und Häfen	Bremen
774	Wunderlich, Olaf	OTP GmbH MV	Rostock
775	Würfel, Günter	Behörde für Wirtschaft und Arbeit FHH	Hamburg
776	Wustlich, Guido, Dr.		Berlin
777	Wynolst, Niko, Prof. Dr.	Dutch Maritime Network	DC Rotterdam
778	Young, John M.	Atlas Elektronik GmbH	Bremen
779	Zachcial, M., Prof. Dr.	Inst. f. Seeverkehrswirtschaft u. Logistik	Bremen
780	Zeck, Hildegard	Niedersächsisches ML	Hannover
781	Zielinski, Oliver, Dr.	Hochschule Bremerhaven	Bremerhaven

782	Zier, Ronald	Aker MTW Werft GmbH	Wismar
783	Zimmermann, Burghard	Warnow Design GmbH	Rostock
784	Zoller, Stefan	EADS Defence and Communications Systems	München
785	Zuber, Fransiska	Presse- und Informationsamt der Bundesregierung	Berlin
786	Zumkley, Ulf	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit	Berlin
787	Zurke, Norman	Unternehmensverband Hafen Hamburg	Hamburg

*) Ohne Gewähr für
Vollständigkeit

BTZ - Kongressbüro
08.02.2005



Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit 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.