

***Kernelemente für die Wettbewerbsfähigkeit der
maritimen Wirtschaft Deutschlands***

Rede

Hans-Joachim Otto

*Parlamentarischer Staatssekretär BMWi
Koordinator der Bundesregierung für die maritime
Wirtschaft*

Auf dem Fachkongress „Maritime Wirtschaft“

am 14. Oktober 2010

um 10:45 Uhr

in Bremen

Es gilt das gesprochene Wort!

Sperrfrist: Beginn der Rede!

Sehr geehrter Herr Dr. Zeitel,
sehr geehrter Herr Eweleit,
verehrte Damen und Herren,
liebe Gäste,

dieser Fachkongress kommt genau zur richtigen Zeit.

In kaum mehr als einem halben Jahr wird die 7. Nationale Maritime Konferenz in Wilhelmshaven stattfinden.

Dort wird es einmal mehr darum gehen, das maritime Netzwerk in Deutschland zu erhalten und zu stärken.

Dies ist ein entscheidender Faktor für die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft in Deutschland.

Ich will das gleich einmal an einem Beispiel verdeutlichen:

Gerade erleben wir im Bereich Offshore Wind eine enorme Aufbruchsstimmung.

Die Windparks auf dem Meer sollen schon in wenigen Jahren bedeutende Beiträge zur Energieversorgung unseres Landes leisten.

Sie sollen die begrenzten vorhandenen fossilen Energieträger ersetzen und einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Dabei soll die Energieversorgung bezahlbar und sicher bleiben.

Die anfängliche Förderung der Offshore-Windenergie ist deshalb zu Recht ein Baustein des Energiekonzepts dieser Bundesregierung.

Wie kann nun diese Aufbruchsstimmung im Offshore-Wind-Bereich auf die gesamte maritime Wirtschaft ausstrahlen?

Für die deutschen Werften können sich neue Geschäftsfelder auftun, weil der Bau der Windparks spezielle Offshore-Errichterschiffe erfordert.

Was muss bei den Hafeninfrastrukturen passieren, damit sich der Offshore-Wind-Bereich entwickeln kann?

Hier sind Investitionen erforderlich, weil dieses neue Geschäftsfeld spezielle Vorrichtungen und Kapazitäten in unseren Häfen erfordert.

Ich kann Ihnen übrigens an dieser Stelle bereits mitteilen, dass ich im Dezember gemeinsam mit meinen Kollegen Staatssekretären Katharina Reiche aus dem Bundesumweltministerium und Enak Ferlemann aus dem Verkehrsressort die Küstenländer, betroffene Kommunen, Hafenbetreiber und andere Betroffene zu einem koordinierten und hochrangig besetzten runden Tisch einladen werde.

Neben dem Schiffbau und den Häfen bietet überdies der Offshore-Bereich natürlich auch Chancen für die meerestechnische Industrie in Deutschland.

Auch sie verfügt in diesem Bereich über wichtiges Know-how, das eingebracht werden muss.

Last but not least - wie kann die Politik diese Entwicklung sinnvoll begleiten?

Der Offshore-Bereich verlangt bekanntlich erhebliche Investitionen.
Die Windräder allein bewirken ja noch nichts. Leistungsfähige Netze müssen gebaut werden, um den Strom an Land zu bringen.

Dafür sind verlässliche und international wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen in Deutschland unabdingbar.

Deshalb brauchen wir in Deutschland gute Kommunikationsstränge. Nur so können wir uns wechselseitig über die wichtigsten Anliegen austauschen.

Das gelingt in einem starken Netzwerk.
Das gelingt in einem Forum wie diesem!

So sehe ich Ihre Veranstaltung auch als willkommenes "Warming up" für Wilhelmshaven.

Ich freue mich vor allem auch auf Anregungen von Ihnen für die inhaltliche Ausrichtung der bevorstehenden Nationalen Maritimen Konferenz.

Vielen Dank für die Einladung! Ich bin gerne hier.

Meine Damen und Herren,

die Nachfrage nach Transportkapazitäten, die Schiffbewegungen auf den Weltmeeren, der Hafenumschlag, all das hängt sehr entscheidend von der Dynamik des Welthandels ab.

Über 90% des interkontinentalen Welthandels wird über den Seeweg abgewickelt.

Deshalb hat die maritime Wirtschaft in den Jahren vor der Krise von dem starken Welthandel erheblich profitiert.

Und deshalb wurde sie jetzt von der Krise besonders hart getroffen.

Die - im Großteil hinter uns liegende - Krise hat viele Gesichter:

- Auftragsrückgänge und Stornierungen im Schiffbau,
- Niedrige Charterraten im Seeverkehr,
- Steigende Anzahl der so genannten "Auflieger".

Zwar gibt es inzwischen starke Erholungstendenzen.

Vor allem die deutschen Seehäfen melden wieder steigende Umschlagszahlen.

Auch die Charterraten haben sich insgesamt zuletzt positiv entwickelt.

Vor allem auch die Zahl der "Auflieger" ist deutlich zurückgegangen.

Wir können aber die Korken noch nicht knallen lassen.

Zum einen bestehen noch immer volkswirtschaftliche Risiken in China und in den USA. Diese können sich schnell negativ auf den Welthandel auswirken.

Zum anderen werden die in der Boomphase geordneten Schiffe schrittweise fertiggestellt und erweitern die weltweiten Transportkapazitäten.

Vor allem den deutschen Werften mangelt es noch immer an Aufträgen.

Und wenn Aufträge für sie in Sicht sind, dann fällt es schwer, die notwendige Finanzierung darzustellen.

Ein Teufelskreis, der durchbrochen werden muss.

Ich sage allerdings an dieser Stelle sehr klar:

Die Bundesregierung hat insbesondere mit Krediten und Bürgschaften sowie vorgezogenen Investitionen im Rahmen des Wirtschaftsfonds Deutschland die maritime Wirtschaft wirkungsvoll unterstützt.

Ich habe bereits zwei Mal Banken, Reedereiwirtschaft, Werftindustrie und Länder an einen Tisch geholt. Wir haben dabei auch beraten, wie das vorhandene Instrumentarium effizient genutzt werden kann.

Wir hatten daher eine Reihe von Maßnahmen beschlossen und abgearbeitet.

Bis zum Ende des Jahres gelten noch die Sonderbedingungen des Wirtschaftsfonds Deutschland.

Gleichwohl beobachten wir, dass es selbst unter diesen Ausnahmeregelungen weiter an Aufträgen für die Werften mangelt.

Werften, Bundesländer und die IG Metall verlangen von der Bundesregierung gleichwohl eine Verlängerung dieser Konditionen.

Ich möchte dazu zwei, drei kurze Anmerkungen machen.

Ich habe Verständnis für die schwierige Lage der Werften.

Der Wirtschaftsfonds Deutschland diene jedoch zur Überbrückung der Krise für die gesamte Wirtschaft. Mit ihm sollten nicht einzelne Branchen auf unbegrenzte Zeit gestützt werden.

Die Kriterien der Förderung sind für alle Unternehmen gleich.

Folgerichtig will auch die EU-Kommission ausdrücklich keine sektorspezifischen Sonderregelungen.

Ich glaube, dass der reflexhafte Blick auf den Staat nicht weiterhilft.

Die deutsche Werftindustrie muss sich auf ihre Stärken konzentrieren. Diese liegen dort, wo spezielles Fachwissen erforderlich ist. Sie liegen dort, wo es um die Erfüllung individueller, anspruchsvoller Kundenwünsche geht.

Kreuzfahrtschiffe, Yachten, Spezialfähren, Mehrzweckschiffe - sie alle erfordern sehr individuelle Fähigkeiten. Das können wir!

Ich weiß, dass auch diese Märkte inzwischen hart umkämpft sind. Es bereitet mir auch Sorge, dass die ersten Offshore-Errichterschiffe nicht in Deutschland gebaut werden.

Die deutschen Werften müssen ihre technologische Kompetenz stärker in die Waagschale werfen können.

Damit wir entscheidend besser sein können als die Konkurrenz, flankiert der Staat die Bemühungen der Industrie mit speziellen Förderprogrammen für Forschung und Entwicklung sowie Innovationen.

Wir überprüfen diese Programme laufend auf Praxisnähe und Effizienz.

Die Innovationsförderung haben wir erst kürzlich noch schlagkräftiger gestaltet.

Subventionswettkämpfe mit der Konkurrenz sind nicht zu gewinnen, langfristig schädlich und damit sinnlos.

Ich verspreche aber, dass wir uns bei den Verhandlungen über ein Weltschifffahrtsabkommen im Rahmen der OECD aktiv für faire und transparente Wettbewerbsbedingungen einsetzen werden

Hier liegt eine originäre Aufgabe von Politik und Administration. Wir benötigen aber Input von der Wirtschaft über konkrete Fälle.

Eine andere wichtige Staatsaufgabe liegt in der Bereitstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur.

Die deutschen Seehafenstandorte spielen hier eine herausragende Rolle.

Gerade die bremischen Häfen haben hier eine wichtige Funktion als Tür der deutschen Wirtschaft zum Nordseeraum.

Die Scharniere dieser Tür müssen stets beweglich gehalten werden.

Die Bundesregierung steht zu den Zusagen des Koalitionsvertrages.

Wir wollen eine zügige Optimierung der seewärtigen Zufahrten und einen gezielten Ausbau der Seehafenhinterlandanbindungen.

Was nutzen unseren Häfen moderne Umschlagstechniken, wenn schlecht ausgebaute seewertige Zufahrten diese Stärke schmälern?

Wir müssen entsprechend Geld für den Ausbau unzureichender Hinterlandanbindungen bereitstellen.

Leistungsfähige Verkehrsdrehscheiben beeinflussen maßgeblich unsere volkswirtschaftliche Bilanz.

Bund und Länder sind hier gemeinsam gefordert.

So prüft der Bund die Umsetzung der durch die Verkehrsminister der Küstenländer verabschiedeten Liste mit wichtigen Norddeutschen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen.

Ich sehe hier besondere Prioritäten bei der Vertiefung von Unterweser und Unterelbe sowie der Weiterführung der A20.

Die Bundesregierung hat im letzten Jahr ein nationales Seehafenkonzept für die See- und Binnenhäfen beschlossen.

Die 5 Kernziele sind:

- Ausbau der hafenrelevanten Verkehrsinfrastrukturen und Beseitigung von Kapazitätsengpässen in den Häfen,
- Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen,
- Sicherung von Ausbildung und Beschäftigung,
- Förderung von Umwelt- und Klimaschutz,
- Optimierung der Sicherheit der Lieferkette.

Für mich hat all das einen hohen Stellenwert und ich werde die Bund-Länder-Zusammenarbeit hier nach Kräften unterstützen.

Das gilt übrigens auch für die Weiterentwicklung des deutschen Schifffahrtsstandortes.

Natürlich wollen wir Deutschlands Rolle als eine der führenden Schifffahrtsnationen fortführen.

Ich unterstütze ausdrücklich die Arbeit im Maritimen Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt.

Wir müssen auch in den schwierigen Zeiten der Sparzwänge alles tun, um Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt hier in Deutschland zu erhalten.

Geht uns der seemännische Nachwuchs verloren, blutet der Seeverkehrsstandort Deutschland aus.

Ich sehe dabei durchaus, dass wir auf vielen Feldern im Interesse der Haushaltskonsolidierung sparen müssen.

Ich möchte aber, dass wir das bewusst und intelligent tun. Ich habe diese Zusammenhänge auch noch einmal gegenüber der Bundeskanzlerin deutlich gemacht.

Im übrigen weiß ich, wie schwierig es für die Reeder in der gegenwärtigen Wirtschaftslage ist, die Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge bis zum Jahresende auf 600 zu bringen.

Ich freue mich aber über die Bemühungen der deutschen Reederschaft, dieses Ziel zu erreichen.

Die im Maritimen Bündnis getroffenen Absprachen und Vereinbarungen sollten von den Partnern soweit wie möglich erfüllt werden.

Gerade in der Krise ist es wichtig, die wechselseitigen Anstrengungen um einen starken Seeverkehrsstandort nicht einzuschränken.

Ein weiteres Zukunftsfeld für die maritime Wirtschaft ist der Bereich der Meerestechnik.

Ein dynamisches Feld mit zweistelligen Wachstumsraten.

Mehr als 500 Unternehmen engagieren sich inzwischen hier.

Die Dynamik wird hier sehr wesentlich von dem weltweit wachsenden Energie- und Ressourcen hunger bestimmt.

Die terrestrischen Vorkommen an Kohle, Öl und Gas reichen für den weltweiten Bedarf nicht mehr aus.

Die Industrienationen haben sich längst verstärkt den Meeren zugewandt.

Hier sichern sie sich Lizenzen für Rohstoff-Abbaugelände.

Mensch und Technik stehen hier vor gewaltigen Herausforderungen.

Die Katastrophe im Golf von Mexiko hat uns gerade erst deutlich gemacht, wie verantwortungsvoll wir mit der Natur umzugehen haben.

Für eine sichere und umweltfreundliche Nutzung der Ressourcen aus dem Meer brauchen wir Spitzentechnologien.

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie unterstützt diesen Prozess mit seinem Forschungsprogramm "Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert".

Aktuell haben wir fast 200 Projekte in der Förderung mit einem Gesamtvolumen von 100 Millionen Euro.

Unsere Aktivitäten sollen aber noch besser gebündelt werden. Fakt ist: die deutsche Meerestechnik hat, gemessen an ihren Potentialen, einen zu niedrigen Weltmarktanteil.

Das liegt auch daran, dass es hier zu Lande keinen "Bigplayer" auf diesem Gebiet gibt. Das wäre jedoch wichtig, um als Systemführer ein größeres Gewicht auf den Märkten zu erzielen.

Wir arbeiten deshalb im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie an einem Nationalen Masterplan.

Mit ihm sollen Zukunftsmärkte identifiziert und Kooperationspotenziale aufgezeigt werden.

Unsere kleineren und mittleren "Hidden champions" müssen stärker zur Geltung gebracht werden.

Ich erhoffe mir schon bald erste Ergebnisse.

Unser Ziel ist es, den Nationalen Masterplan bei der nächsten Nationalen Maritimen Konferenz vorzustellen.

Damit komme ich zurück auf Wilhelmshaven.

Nach meinen Vorstellungen soll die kommende Nationale Maritime Konferenz die aktuellen Schwerpunktthemen in sechs Workshops aufgreifen:

- Schiffbau
- Seeverkehr
- Hafenwirtschaft
- Meerestechnik
- Offshore Wind
- Klima- und umweltfreundlicher Seeverkehr.

Mit dem letztgenannten Workshop werden wir der Tatsache Rechnung tragen, dass auch der eher umweltfreundliche Verkehrsträger Schiff seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann und muss.

Ein Containerschiff der zur Zeit größten Klasse mit 11 000 Standard-Containern an Bord pustet auf den Fahrten zwischen China und Europa 300 000 Tonnen CO₂ pro Jahr in die Luft.

Das ist etwa so viel wie ein kleineres Kohle-Kraftwerk in einem Jahr.

Dazu kommt: die Schifffahrt erzeugt - überproportional - 11 bis 13% des weltweiten Stickoxydausstoßes.

Wir brauchen daher möglichst schnell schadstoffärmere und effizientere Antriebstechnologien.

Deren Entwicklung können wir beschleunigen, wenn weltweit hohe, den Stand der Technik berücksichtigende, Standards gesetzt werden.

Deshalb ist es wichtig, dass die Vorschriften, Schiffsemissionen zu senken, ständig fortentwickelt und angefasst werden.

Ich bin allerdings gegen nationale Alleingänge. Sie führen zu Wettbewerbsverzerrungen.

Eine Vorreiterrolle Deutschlands ist durchaus richtig. Aber die anderen müssen schon noch mitmachen und hinterher kommen.

Für unsere Zulieferindustrie können sich große Chancen ergeben. Sie können mit umweltfreundlichen Spitzentechnologien Marktpotentiale erschließen und erfolgreich sein.

Meine Damen und Herren,
von der Maritimen Wirtschaft gehen wichtige gesamtwirtschaftliche Impulse aus.

Sie ist von überregionaler Bedeutung.

Ihre Wettbewerbsfähigkeit muss deshalb erhalten und aufgebaut werden.

Lassen sie uns weiter gemeinsam daran arbeiten.

Vielen Dank.