

Schiffbau - Technologiestandort Deutschland, Bedeutung der maritimen Branche und deren Zukunftsperspektiven

Rede

Hans-Joachim Otto MdB

Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie

anlässlich

der Eröffnung der Schiffbau-Leitmesse

SMM & gmecc 2010

am 6. September 2010

um 11:30 Uhr

Hamburg, CCH-Congress Center

Es gilt das gesprochene Wort!

Sperrfrist: Beginn der Rede!

Sehr geehrte Frau Damanaki,
sehr geehrter Herr Mitropoulos,
sehr geehrter Herr Karan,
sehr geehrter Herr Aufderheide,
sehr geehrte internationale und nationale Gäste,
sehr geehrte Damen und Herren!

I. SMM 2010

In Hamburg spürt man den Puls des Welthandels.

Gehen Sie auf den Michel. Schauen Sie von dort auf den Hafen. Sie brauchen keine Wirtschaftsberichte mehr.

Der Hamburger Hafen ist ein Spiegelbild des Welthandels und ein Indikator für die maritime Branche selbst.

Hamburg und sein Hafen sind ein Synonym für uns als Exportnation.

Die Stadt darf damit zu Recht als unser "Tor zur Welt" bezeichnet werden.
Und die Messe hier in Hamburg zeigt eindrucksvoll, dass dieses Tor weit geöffnet ist.

Als sichtbares Zeichen dafür hat Frau Bundeskanzlerin Angela Merkel nun zum dritten Mal die Schirmherrschaft über diese wichtige Messe übernommen.

Es ist mir eine Ehre, die Eröffnungsrede für die Leitmesse "Shipbuilding machinery & marine - technology international tradefair" zu halten.

Zugleich wird der Kongress "gmec" eröffnet. Auch für diesen bedeutenden Umweltkongress hat die Bundeskanzlerin die Schirmherrschaft übernommen.

Für die Bundesregierung heiße ich Sie herzlich willkommen, auch im Namen von Bundeskanzlerin Angela Merkel und Bundesminister für Wirtschaft und Technologie Rainer Brüderle.

II. Wirtschafts- und Finanzkrise

Meine Damen und Herren,

es ist klar, dass sich die Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise gerade auch hier in Hamburg deutlich gezeigt haben.

Erhebliche Auftragsrückgänge und Stornierungen im Schiffbau sowie niedrige Charraten im Seeverkehr haben die Maritime Branche und damit auch unsere Küstenstädte hart getroffen.

Allein der Containerumschlag reduzierte sich binnen kürzester Zeit um weit über 30 Prozent mit erheblichen Konsequenzen einschließlich für die Verladewirtschaft.

Sowohl für den Schiffbau als auch für die Schifffahrt nehmen Finanzierungsthemen immer noch einen großen Raum ein.

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

Jetzt gilt es, nach vorn zu schauen.

Dazu müssen wir fortfahren mit dem Ausbau der Häfen, um diese zukunftsfähig zu machen.

Die Bundesregierung hofft, dass die geplante Elbvertiefung bald gelingt. Andernfalls droht Hamburg den Anschluss an neue Entwicklungen zu verlieren. Die Containerschiffe werden unausweichlich immer größer.

Ebenfalls müssen wir die Verbesserung der Hinterlandanbindung weiter zielstrebig verfolgen.

Von herausragender Bedeutung sind faire Wettbewerbsbedingungen, vor allem im Schiffbau.

Gerade die asiatischen Länder drängen zunehmend auf den Weltmarkt und beschränken sich dabei längst nicht mehr auf den Containerschiffbau.

Subventionspraktiken einzelner Marktteilnehmer verzerren hier den Wettbewerb.

Erfreulich ist daher die Zusage von Korea und China, die Verhandlungen über ein Weltschiffbauabkommen wieder aufzunehmen.

Die Bundesregierung erwartet von allen beteiligten Ländern, dass sie sich konstruktiv in die Verhandlungen einbringen. In einen Subventionswettbewerb werden wir nicht eintreten.

III. Maritime Wirtschaft

Meine Damen und Herren,

die maritime Wirtschaft ist von erheblicher volkswirtschaftlicher und überregionaler Bedeutung.

So ist zum Beispiel der Bereich Meerestechnik heute ein hoch dynamischer Bereich mit zweistelligen Wachstumsraten.

Mehr als 500 Unternehmen engagieren sich inzwischen hier. Und mehr als 50 Prozent der Wertschöpfung dieses Bereichs kommt aus dem Binnenland.

Die Zuwachsraten spiegeln sich auch in den Statistiken und Zahlen der Messe selbst wieder.

Hatten wir 2006 knapp 1700 Aussteller, so sind es heute bereits mehr als 2000 Aussteller aus über 58 Nationen.

Diese Entwicklung ist gleichsam dem wachsenden Energie- und Ressourcen hunger einer immer stärker vernetzten Welt geschuldet.

Dieser Hunger lässt sich seit geraumer Zeit mit den terrestrischen Vorkommen an Kohle, Öl und Gas nicht mehr stillen.

Die gewaltigen Vorkommen fossiler Energieträger im Meer gewinnen rasch an globaler Bedeutung.

In den Meeren sichern sich die Industrienationen längst Lizenzen für Rohstoff-Abbaugelände.

Mensch und Technik stehen hier vor gewaltigen Herausforderungen. Für eine sichere und umweltfreundliche Nutzung der Ressourcen aus dem Meer brauchen wir innovative Spitzentechnologien.

Die Katastrophe im mexikanischen Golf mit ihren verheerenden Konsequenzen für die Umwelt zeigt, wie wichtig ein verantwortungsvoller Umgang mit der Natur ist.

IV. Technologische Herausforderungen

Innovative Technologien sind ein Schlüssel, um Herausforderungen dieser Art zu begegnen.

Die Messe ist ein sichtbares Zeichen für die Leistungsfähigkeit und Innovationskraft der Branche. Sie wird auch in diesem Jahr Impulsgeber für alle Bereiche der maritimen Wirtschaft sein.

Nur innovative Produkte können sich am Markt durchsetzen.

Ein spanisches Sprichwort sagt: "Ein brüchiges Schiff hat jeden Wind zum Feind."

Wer sich auf der Messe umsieht, der stellt fest: Die hier ausgestellten Produkte halten den Windstärken stand.

Es sind vielfach Produkte, die sich mit der Natur und Umwelt versöhnen.

Das ist wichtig, denn eine große Herausforderung für den Menschen ist der Klimawandel.

Zwar ist hinsichtlich des CO₂-Ausstoßes die Seeschifffahrt im Verhältnis zu ihrer hohen Transportleistung das klima- und umweltfreundlichste Transportmittel.

Aber das ist relativ:

Beispielsweise pustet allein ein Containerschiff der zurzeit größten Klasse mit 11.000 Standard-Containern an Bord 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 Prozent des weltweiten Stickoxidausstoßes.

Wir brauchen daher möglichst schnell schadstoffärmere und effizientere Antriebstechnologien.

Deren Entwicklung können wir beschleunigen, wenn weltweit hohe Standards gesetzt werden.

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

Auch den knapper werdenden Energie- und Rohstoffressourcen und den damit wachsenden Kosten muss Rechnung getragen werden.

Energieeffizienz ist deshalb ein zentrales Entwicklungsfeld für den Schiffbau und dessen Zulieferindustrie.

Der Umwelt- und Klimaschutz steht daher zu Recht im Mittelpunkt der Messtage und des Kongresses "gmec".

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

Ziel der Bundesregierung ist es, wertvolle Arbeitsplätze in Zukunft zu schützen und neue zu schaffen.

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

Lassen Sie mich 2 Beispiele zur Projektförderung der Schiffs- und Meerestechnik vorstellen:

Schiffstechnik:

Ein Projekt befasst sich mit der Umstellung der Antriebssysteme auf Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt. Dies ist Voraussetzung, um die CO₂-Emissionen entscheidend zu senken.

Zurzeit ist kein System am Markt verfügbar, das die nötige Sicherheit mit Brennstoffen mit niedrigem Flammpunkt gewährleistet.

Im Rahmen des Projekts GasPax wird die fehlende Technologie entwickelt. Die Ergebnisse sollen in die Gremien der IMO einfließen. Das Projekt leistet damit einen wichtigen Beitrag, die Schifffahrt umweltfreundlicher zu machen.

Meerestechnik:

Im Bereich der Meerestechnik erwähne ich das Projekt DNS-Tiefsee.

Hier geht es darum, intelligente Technologie für den Tiefseeinsatz bis 6000 Meter Wassertiefe zur Anwendungsreife zu bringen.

Die größten Herausforderungen sind die sichere Navigation in großen Tiefen, die Kommunikation sowie eine verlässliche Monitoring Technologie.

Derartige Systeme bilden die Voraussetzung, um komplexe Strukturen am Meeresgrund sicher und wirtschaftlicher zu errichten, zu betreiben, und zu warten.

V. Innovation und Wirtschaftswachstum

Meine Damen und Herren,

Innovationen von heute schaffen das Wirtschaftswachstum von morgen.

Deutschland zählt zu den innovativsten Ländern Europas.

Sie, die Repräsentanten der Wirtschaft, sind ganz klar die Hauptakteure bei Forschung, Entwicklung und Innovation. Sie tragen den Hauptteil der Ausgaben.

Die Politik wird Sie dabei weiterhin unterstützen.

Bis 2015 will die Bundesregierung zusammen mit den Ländern und mit der Wirtschaft die Ausgaben für Forschung und Entwicklung auf 3 Prozent des Bruttoinlandprodukts steigern.

IV. Schluss

Meine Damen und Herren,

die derzeitige Situation in der gesamten Branche bietet die Gelegenheit, sich neu auszurichten und innovative Ziele zu setzen.

Nutzen Sie also die Messe als Plattform für den Wissenstransfer. Alle Wettbewerber können davon profitieren.

Friedrich Schiller hat einmal geschrieben: "Das Meer ist ein Raum der Hoffnung."

Ich sage: Das Meer ist vor allem ein Ort der Chancen.

Die Messe und der Kongress "gmec" dokumentieren das auch dieses Jahr eindrucksvoll.

So freue ich mich auf meinen Messerundgang morgen und wünsche Ihnen allen einen erfolgreichen, regen Messeverlauf mit vielen weiterführenden Geschäftskontakten.