

**Deutsche maritime Wirtschaft auf Kurs halten -
Handlungsfelder und Ziele der maritimen Politik der
Bundesregierung**

Rede des Parlamentarischen Staatssekretärs und
Koordinators der Bundesregierung für die maritime
Wirtschaft

Hans-Joachim Otto

anlässlich des 15. Seeschiffahrtstages 2010 in Haren
(Ems)

Datum: 25.6.2010

Ort:

Haren (Ems)

Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Honnigfort,
sehr geehrter Herr Schepers,
sehr geehrter Herr Nagel,
sehr geehrter Herr Staatssekretär Dr. Liersch,
sehr geehrter Herr Hellmeyer,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,
meine sehr verehrten Damen und Herren!

1. Einleitung

Die Einladung der Stadt Haren (Ems) und der hier ansässigen Reedereien sowie Schifffahrtsverbände zum "Seeschiffahrtstag 2010" habe ich gerne angenommen.

Die Reedereiwirtschaft an der Ems - und hier insbesondere in Haren - hat in den letzten Jahren einen bemerkenswerten Aufschwung erlebt.

Allein die in Haren (Ems) beheimateten Schifffahrtsbetriebe bereedern eine Flotte von über 300 modernen Seeschiffen.
Damit gehört die Stadt zu den größten Schifffahrtsstandorten in Deutschland.

Der Seeschiffahrtstag - nun schon der Fünfzehnte seit der Auftaktveranstaltung 1983 - ist eine Erfolgsgeschichte.
Er ist inzwischen zu einem anerkannten und wichtigen Impulsgeber für die gesamte deutsche Seeschiffahrt geworden.

Erinnert sei nur an den letzten Seeschiffahrtstag.

Die damalige "Harener Vereinbarung" zur Rückflaggung hat ganz wesentlich zur Bekräftigung des Maritimen Bündnisses beigetragen.

2. Maritime Politik der Bundesregierung

Der "Erhalt des maritimen Standortes Deutschland" ist das Motto dieses Schifffahrtstages.

Das eher defensiv formulierte Motto verrät, vor welchen enormen Herausforderungen die maritime Wirtschaft steht, um ihre Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit langfristig zu sichern.

Die Folgen der internationalen Finanz- und Wirtschaftskrise haben die maritime Wirtschaft besonders hart getroffen.

Gemeinsam wollen wir auf dem heutigen Seeschiffahrtstag über Wege aus der Krise und die Zukunftsaussichten der deutschen maritimen Wirtschaft sprechen.

Und ich möchte wichtige Handlungsfelder und Ziele der maritimen Politik der Bundesregierung skizzieren.

Eines will ich eingangs ganz deutlich sagen:

Der Erhalt eines starken und zukunftsfähigen maritimen Clusters ist für unser außenhandelsorientiertes Land von strategischer Bedeutung und daher unverzichtbar.

Umso erfreulicher ist es, dass die maritime Branche gegenwärtig wieder an Fahrt aufnimmt.

Die konjunkturelle Talsohle ist überwiegend wohl durchschritten.

Seefrachtaufkommen, Tonnagenachfrage und Hafenumschlag steigen.

Wichtige maritime Bereiche wie der Seeverkehr und die Hafenwirtschaft sind nach dem Krisenjahr 2009 bereits wieder deutlich im Aufwind.

In den zurückliegenden Monaten wurde das Bild in wichtigen maritimen Bereichen überwiegend durch rezessive Entwicklungen geprägt.

Daraus resultieren gegenwärtig die dringendsten Probleme unserer Werften und Reeder:

Fehlende Schiffsfinanzierungen und teilweise gravierende Liquiditätsengpässe.

Deshalb stehen gegenwärtig Maßnahmen zur aktuellen Krisenbewältigung noch ganz oben auf der Agenda der maritimen Politik der Bundesregierung.

Die Bundesregierung hat im Rahmen der Konjunkturpakete I und II Kredit- und Bürgschaftsprogramme aufgelegt, die auch für die maritime Wirtschaft zur Anwendung kommen.

Es geht vor allem um die Lösung von Finanzierungsproblemen und die Überbrückung akuter Liquiditätsengpässe bei Werften und Reedern.

Das Ziel ist, irreparable Schäden und strukturelle Verwerfungen insbesondere in den zumindest teilweise strukturschwachen Küstenregionen zu vermeiden.

Zur Lösung aktueller Liquiditätsfragen in der maritimen Wirtschaft habe ich mit Vertretern von Bund, Ländern, maritimen Branchen und Schiffsfinanzierern einen Maßnahmenkatalog vereinbart, der das weitere Vorgehen festlegt und den Weg aus den Finanzierungsproblemen aufzeigt.

Es bestand Einigkeit, dass privatwirtschaftliche Lösungen vorrangig und große Branchenlösungen nicht möglich sind.

Bund und Länder werden aber mit Banken und KfW gemeinsam prüfen, wie die Spielräume der Instrumentarien der Schiffsfinanzierung ausgeschöpft werden können.

Anfang Juli d.J. werden wir die Ergebnisse der Evaluierung beraten.

Das ist allerdings nur ein Schritt aus der Krise.

Den zweiten Schritt muss die maritime Wirtschaft machen.

Sie muss sich auch den sich abzeichnenden weltweiten Marktentwicklungen und veränderten Rahmenbedingungen anpassen.

Die Bundesregierung unterstützt die Unternehmen dabei.

3. Seeschifffahrt

Der Schifffahrtsstandort Deutschland hat sich in den letzten Jahren dank der aktiven Gestaltung wirtschaftlicher Rahmenbedingungen dynamischer entwickelt als andere Schifffahrtsstandorte.

Ich nenne nur die Stichworte: Tonnagesteuer; Lohnsteuereinbehalt; Zuschüsse zur Senkung der Lohnnebenkosten, Ausbildungsplatzförderung.

Wir wollen an diesem Kurs auch in den schwierigen Zeiten der Wirtschafts- und Finanzkrise festhalten und ihn stabilisieren.

Deshalb hat die Fortführung und Weiterentwicklung des Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt hohe Priorität.

Die Vereinbarungen zu Fragen der Ausbildung und Beschäftigung von Seeleuten oder auch zum Thema Ein-/Rückflaggungen, dient dem maritimen Standort Deutschland als Ganzes.

Die Bundesregierung steht zu ihren Zusagen im Rahmen des Maritimen Bündnisses. An der Tonnagesteuerregelung und der Möglichkeit des Lohnsteuereinhalts, Senkung der Lohnnebenkosten sowie der Ausbildungsplatzförderung wird grundsätzlich festgehalten.

Ich bin überzeugt, dass auch die Bündnispartner alles tun werden, um ihre Beiträge zu leisten.

In diesem Zusammenhang ist die neuerliche Initiative der deutschen Reeder vom Mai d.J. ausdrücklich zu begrüßen, die ihrerseits gegebenen Zusagen im Bündnis einhalten zu wollen.

Für den Schifffahrtsstandort Deutschland ist es wichtig, dass die deutschen Reeder ihre Zusage erfüllen, und die Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge im internationalen Verkehr bis Ende 2010 nachhaltig erhöhen.

Mir ist bewusst, dass dies in der gegenwärtigen Krisensituation eine anspruchsvolle Zielstellung ist.

Das zeigt nicht zuletzt die zur Zeit eher rückläufige Entwicklung des so genannten Monitoringschiffs-bestandes.

Die wirtschaftliche Situation für die Reeder hat sich im Vergleich zum Zeitpunkt der Bündnisabsprachen ja gravierend verändert.

Zur Sicherung des maritimen Know-hows für den deutschen Standort und für Ausbildung und Beschäftigung sollte aus meiner Sicht dennoch alles daran gesetzt werden, dass etwa jedes sechste Schiff der deutschen Handelsflotte unter deutscher Flagge fährt.

Ich erwarte auch vom diesjährigen Harener Seeschifffahrtstag dahingehend ein positives Zeichen.

Im Rahmen der maritimen Koordinierung werde ich auch den Fragen der Ausbildung und Beschäftigung deutscher Seeleute einen hohen Stellenwert beimessen.

Ein Blick auf die Flottenentwicklung und Altersstruktur der Seeleute macht deutlich, dass bei den Ausbildungsanstrengungen nicht nachgelassen werden darf.

2009 war die Zahl der Auszubildenden zum Schiffsmechaniker zwar etwas geringer als in den Vorjahren, bewegte sich aber immer noch auf hohem Niveau.

Die Zahl der ausbildenden Reedereien beläuft sich derzeit auf 97.

Ich sage: Es müssen sich deutlich mehr deutsche Schifffahrts-unternehmen an der Ausbildung von seemännischen Nachwuchs beteiligen als bisher, um die schifffahrts-politischen Ziele zu erreichen.

4. Häfen

Meine Damen und Herren,
auch die deutschen Seehäfen leiden ebenso wie die Schifffahrt unter den Folgen der Finanz- und Wirtschaftskrise.

Im vergangenen Jahr verringerte sich der Güterumschlag um etwa 18% von 318 auf 261 Mio. Tonnen.

Die Talsohle im Hafenumschlag scheint inzwischen aber durchschritten.

Bereits 2010 wird wieder mit einem moderaten Wachstum beim Güterumschlag um etwa 4,5% gerechnet.

Auch mittel- und langfristig sind in den Seehäfen nach allen Einschätzungen deutliche Umschlagsmengenwüchse zu erwarten.

Die deutschen Seehäfen bleiben somit wichtige Drehscheiben im Welthandel.

Die gegenwärtige Wachstumsdelle muss deshalb als Chance genutzt werden, die Seehafenanbindungen bedarfsgerecht auszubauen und die Infrastruktur zu modernisieren.

Mit dem Nationalen Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen verfügt die Bundesregierung dafür über einen strategischen Leitfaden für die kommenden zehn Jahre.

Dieses Konzept gilt es jetzt zügig umzusetzen.

Die Beseitigung von Engpässen bei der See- und landseitigen Anbindung der Seehäfen in Hamburg, Bremen und Wilhelmshaven hat dabei hohe Priorität.

Die Küstenländer haben mit ihrem Konzept zur Verbesserung der Seehafenanbindungen ein Bündel von insgesamt 19 dringend zu realisierenden Infrastrukturmaßnahmen vorgelegt.

Jetzt ist es wichtig, die finanziellen Mittel bereitzustellen und die Planungsverfahren zu beschleunigen, um die Projekte vorrangig zu realisieren.

Insgesamt hat die Bundesregierung die Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur deutlich aufgestockt.

Für 2010 stehen rund 12 Mrd. Euro zur Verfügung.

5. Schiffbau

Für den deutschen Schiffbau - mit der Meyer-Werft befindet sich eines der bedeutendsten Schiffbauunternehmen hier in der Region- heißt es: Neue Aufträge mit gesicherter Finanzierung hereinzuholen, die Bauprogramme neu auszurichten und Strukturverbesserungen zu erreichen.

In einer Krisensituation wie der gegenwärtigen ist das eine besondere Herausforderung.

Aber eine nachhaltige Zukunftssicherung geht nicht ohne die Fortsetzung und Intensivierung der Investitionen der Unternehmen in schiffbauliche Forschung, Entwicklung und Innovation.

Die aktuelle Marktentwicklung zeigt deutlich, dass bei hoher Flexibilität eine noch stärkere Orientierung der deutschen Werften hin zum anspruchsvollen, innovativen Spezialschiffbau erreicht werden muss.

Dazu bedarf es auch einer Weiterentwicklung der Zukunftsstrategie "LeaderSHIP Deutschland" des deutschen Schiffbaus und entsprechender politischer Weichenstellungen.

Mit der jetzt von Bundestag und Bundesregierung beschlossenen verbesserten Förderung schiffbaulicher Innovationen wurde für die Branche bereits ein wichtiges Zeichen gesetzt.

6. Schluss

Meine Damen und Herren,

die maritime Wirtschaft ist eine innovative und zugleich zukunftsfähige Branche.

Ihre Wertschöpfungsketten haben einen entscheidenden Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland.

Wir müssen das enorme Potenzial und die Wachstums- und Beschäftigungschancen in der maritimen Wirtschaft nutzen.

Die Bundesregierung legt hierauf seit Jahren einen besonderen Schwerpunkt in der maritimen Politik.

Trotz guter Fortschritte bleibt noch einiges zu tun. Das zeigen uns gerade die Folgen der gegenwärtigen Finanz- und Wirtschaftskrise.

Es kommt jetzt darauf an, Kurs zu halten und die noch offenen Fragen sowie
Strukturanpassungen zügig in Angriff zu nehmen.

Danke für die Aufmerksamkeit.