

Schwerpunkte in der Maritimen Wirtschaft

Rede

Hans-Joachim Otto MdB

Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie

anlässlich

der 126. Mitgliederversammlung des Vereins Hamburger Spediteure

am 27. April 2010

um 11:00 Uhr

Hamburg, Hotel Hafen Hamburg

Es gilt das gesprochene Wort!

Sperrfrist: Beginn der Rede!

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Stork,
sehr geehrter Herr Schimmelpfeng,
sehr geehrte Mitglieder!

Vielen Dank für die Einladung zu Ihrer Mitgliederversammlung hier nach Hamburg!

1. Allgemeines

Ihr Verein besteht nunmehr seit 126 Jahren. Das ist eine lange Zeit! Herzlichen Glückwunsch!

Heute gehören Ihrem Verein rund 350 Mitglieder an und die Zahl der Neuzugänge wächst stetig!

Wenn man sich das Gründungsjahr 1884 vor Augen hält, so wird einem bewusst, dass Ihr Verein neben zwei Weltkriegen auch mehrere Wirtschaftskrisen meistern musste.

Und so war auch das vergangene Jahr ein sehr schwieriges Jahr. Derzeit kämpft die deutsche Wirtschaft noch mit den Auswirkungen der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise.

Ich bin mir sicher, dass es uns gelingen wird, gestärkt aus dieser Krise hervorzugehen. Dies wird uns aber noch einige Anstrengungen abverlangen.

2. Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft

Die maritime Wirtschaft ist in vielerlei Hinsicht ein strategischer und innovativer Sektor.

Als Koordinator für maritime Wirtschaft der Bundesregierung sehe ich es daher als meine Aufgabe an, Initiativen und Maßnahmen zur Stärkung der Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit des maritimen Standorts Deutschland voranzubringen.

Durch eine mehr moderierende Rolle möchte ich den Dialog zwischen Wirtschaft und Politik fördern und zu Problemlösungen beitragen.

Es ist mir ein persönliches Anliegen, die drängenden Fragen unmittelbar kennen zu lernen.

Ich suche gerne das Gespräch mit den einzelnen Akteuren der maritimen Wirtschaft. Daher freue ich mich, heute die Gelegenheit zur Diskussion mit der Spediteurbranche zu haben.

In den letzten Monaten habe ich bereits einige maritime Standorte besucht, um mich an Ort und Stelle über die Auswirkungen der globalen Krise zu informieren. Darunter waren Werften, Zulieferer, Häfen, Reedereien und Spediteure sowie meerestechnische Unternehmen.

Ich werde immer wieder gefragt, welche Maßnahmen wir kurz- bis mittelfristig ergreifen können, um die maritime Wirtschaft zu stützen.

Hierzu stehe ich im engen Kontakt mit den zuständigen Kolleginnen und Kollegen der Bundes- und Landesregierungen, des Bundestages sowie mit den Banken, Verbänden und Unternehmen.

Eine der großen Herausforderungen sind zur Zeit Finanzierungs- und Liquiditätsfragen.

In der Containerschifffahrt bestehen große Überkapazitäten und die Charraten sind stark gefallen.

Dazu kommt, dass die Banken ihr Engagement in der maritimen Branche zurückfahren.

Dies stellt auch Werften, z.B. bei der Bauzeitfinanzierung, vor große Herausforderungen.

In diesem Kontext hatte ich am 18. März zu einem Meinungsaustausch im BMWi eingeladen. Dort haben wir eine 13-Punkte Aufgabenliste beschlossen.

Das gemeinsame Verständnis war, dass grundsätzlich und vorrangig privatwirtschaftliche Lösungen genutzt werden müssen.

Gepüft werden sollen z.B.:

- die Entwicklung von privatwirtschaftlichen Lösungsansätzen,
- das Vorziehen von öffentlichen Schiffbauaufträgen,
- das Umrüsten von Schiffen für "Slow-Steaming",
- Möglichkeiten zur Stärkung der deutschen Seehäfen,
- die stärkere Nutzung der Bürgschaftsinstrumente der Länder sowie
- Anpassungen am Sonderprogramm der KfW und Verfahrensbeschleunigungen.

In erster Linie muss aber jeder in seinem Bereich das Nötige tun. Der Staat ist gefordert, die richtigen Rahmenbedingungen zu setzen. Entscheidend ist, dass wir alle gemeinsam und koordiniert vorgehen.

Ich glaube, wir haben in der Vergangenheit viel erreicht. Am stärksten kommt dies durch die Nationalen Maritimen Konferenzen auf Einladung der Bundeskanzlerin zum Ausdruck.

Lassen Sie mich jetzt kurz auf die einzelnen Bereiche eingehen:

3. Schiffbau

Der Schiffbau ist durch die Krise massiv betroffen.

Stornierungen und ein Auftragseinbruch von über 80 Prozent stellen Werften vor schwierigste Herausforderungen.

Gleichwohl ist das Bild differenziert. Werften, die sich schon lange auf den Spezialschiffbau konzentriert haben, stehen mitunter sehr gut da.

Dagegen stehen diejenigen Werften, die bis zuletzt den Standardschiffbau betrieben haben, vor zum Teil existenzbedrohenden Problemen. In strukturschwachen Regionen wie Mecklenburg-Vorpommern ist dies Tagesthema.

Unabhängig davon beherrschen Korea und China immer mehr den Markt. Oft besteht der Verdacht, dass das nicht immer im fairen Wettbewerb geschieht. Es gibt aber hier zumindest Hoffnung.

Nach 5 Jahren Pause haben Korea und China zugestimmt, die Verhandlungen der OECD für ein Weltschiffbauabkommen wieder aufzunehmen.

Die aktuelle Marktentwicklung zeigt ganz deutlich: Eine stärkere, konsequente Ausrichtung der deutschen Schiffbauunternehmen zum anspruchsvollen, innovativen Spezialschiffbau ist der einzig Erfolg versprechende Weg.

Wir kommen nicht umhin: Die Investitionen der Unternehmen in schiffbauliche Forschung, Entwicklung und Innovation müssen fortgesetzt werden.

Die Bundesregierung setzt bereits hier mit der verbesserten Förderung schiffbaulicher Innovationen ein wichtiges Zeichen.

4. Meerestechnik

Innovation spielt auch in einem weiteren Bereich eine große Rolle: in der Meerestechnik.

Als Wirtschaftsfaktor gewinnt die Meerestechnik global an Bedeutung. Sie hat große Zukunftspotenziale, besonders auf den Gebieten der

- Polartechnik,
- der Gewinnung von mineralischen Rohstoffen am Meeresboden oder
- der Energiegewinnung.

Derzeit werden diese Potenziale in Deutschland nicht genügend genutzt. Der Weltmarktanteil beträgt gerade 3 Prozent.

Ein Grund hierfür ist, dass es in Deutschland viele kleine Unternehmen in diesem Bereich gibt. Es fehlt aber an der Fähigkeit, Systemlösungen anzubieten. Ein Ziel ist es daher, die Akteure der Meerestechnologien besser zu vernetzen.

Für die Küstenregion ist besonders die Offshore-Windenergie-Nutzung erfolgsversprechend.

In diesen Bereichen bieten sich beispielsweise für die Werften zukunftssträchtige Nischen. Ebenso profitieren der Maschinen- und Anlagenbau und die Häfen davon.

Mein Ziel ist die Erarbeitung von Empfehlungen für eine künftig abgestimmte maritime Technologiepolitik zwischen Bund, Ländern, Wirtschaft und Wissenschaft.

Nun gilt es, den begonnenen Dialog zur Vorbereitung eines "Nationalen Masterplans Maritime Technologien" intensiv fortzuführen.

5. Seeschifffahrt

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

Die Bundesregierung hält grundsätzlich an ihre Zusagen bezüglich der Tonnagesteuerregelung fest. Die Möglichkeiten des Lohnsteuereinbehalts sowie der Ausbildungsplatzförderung sollen bestehen bleiben.

Im Gegenzug ist es wichtig, dass sich die Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge im internationalen Verkehr nachhaltig erhöht. Die deutsche Flagge ist ein wichtiges Symbol. Sie ist ein nationales Bekenntnis für unser Land und den heimischen Standort.

Außerdem ist es mit Blick auf die Altersstruktur der Seeleute wichtig, die Ausbildungsanstrengungen zu verstärken.

Es müssen sich deutlich mehr deutsche Reeder an der Ausbildung beteiligen als bisher.

6. Häfen

Die Häfen sind wichtige Bestandteile der weltweiten Logistikkette, Träger von Innovationen und zugleich Jobmotoren für die Küstenregionen.

Aus diesem Grund haben wir im Koalitionsvertrag die Stärkung des Schifffahrtsstandortes vereinbart. Dies schließt u.a. die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen mit ein.

Im Hafenbereich steht die Implementierung des Nationalen Hafenkonzepts im Vordergrund.

Häfen brauchen als Verkehrsdrehscheiben eine optimale Anbindung ans Verkehrsnetz.

Das bedeutet, dass die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der Seehäfen verbessert werden müssen. Das erreichen wir durch einen leistungs- und bedarfsgerechten Ausbau. Dafür stellt die Bundesregierung 2010 insgesamt rund 12 Milliarden Euro zur Verfügung.

Im Zuge der Konjunkturprogramme werden zusätzlich Mittel zur Verfügung gestellt.

Der Wettbewerb unter den europäischen Häfen ist stark. Hamburg setzt daher zu Recht auf den weiteren Ausbau seiner Hafeninfrastuktur.

Die Umschlagszahlen werden mit der Belebung des Welthandels mittelfristig wieder ansteigen.

Nur wer sich bei Zeiten auf diesen Anstieg einstellt, wird seine Marktposition behaupten oder verbessern können.

Die Entwicklung technologischer Innovationen beim Seehafenumschlag und zur Verbesserung der Intermodalität kann die Wettbewerbsfähigkeit unserer Häfen erhöhen.

Das BMWi stellt hierfür insgesamt 25 Millionen Euro im Rahmen der Förderinitiative "Innovative Seehafentechnologien" zur Verfügung. Erste Ergebnisse lassen auf einen erfolgreichen Verlauf der Forschungsinitiative schließen.

7. Seewärtige Zufahrten - Elbe und Hafen Hamburg

Was die Elbe und den Hafen Hamburg betrifft, setzen wir uns mit Nachdruck für die

Elbvertiefung und damit für die zügige Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe ein.

Hamburg muss von den neuen Schiffsgrößen im weltweiten Containerverkehr angelaufen werden können.

Derzeit läuft für das Projekt Elbvertiefung das Planfeststellungsverfahren. Mit dem Entwurf des Planfeststellungsbeschlusses reche ich noch in diesem Jahr.

Auch gehe ich davon aus, dass die Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein dann zügig ihr Einverständnis zu der Maßnahme erteilen.

Ich werde das Thema mit Nachdruck verfolgen, um dem Hamburger Hafen als größten deutschen Seehafen und der führenden Logistikmetropole Europas beste Bedingungen zu ermöglichen.

8. Sicherheit auf dem Seeweg/Piraterie

Ein Thema, welches Ihnen ganz besonders am Herzen liegt, ist die Frage des sicheren Seeweges.

Auch in Zukunft wird der größte Teil des Welthandels über den Seeweg abgewickelt. Deshalb hat die Sicherheit auf den Meeren und in den Häfen höchste Priorität.

Deutschland ist ein international stark verflochtener Technologie-, Produktions- und Logistikstandort.

Wir haben daher ein vitales Interesse an einer intakten maritimen Sicherheitskette.

Die volkswirtschaftlichen Schäden der Piraterie sind hoch. Neben den wirtschaftlichen Schäden darf aber vor allem das enorme menschliche Leid für die Geiseln und das ihrer Familien nicht vergessen werden.

Laut Schätzungen der Versicherungswirtschaft liegen die Schäden derzeit bei etwa 16 Milliarden US Dollar im Jahr.

Trotz des verstärkten Kampfes der internationalen Gemeinschaft gegen die organisierte Kriminalität auf hoher See hat die Piraterie aktuell zugenommen.

Und das ist besorgniserregend. Ein Großteil davon ist vor der Küste Somalias zu verzeichnen.

Zudem wird die Piraterie immer professioneller und gewaltsamer betrieben.

Lange Jahre der Duldung durch Staaten, die ihre Territorialgewässer nicht kontrollieren konnten oder wollten haben dazu beigetragen.

Das Fehlen von staatlicher Autorität in der genannten Region sowie ein lange zu geringes Interesse der internationalen Gemeinschaft haben die Entwicklung ebenfalls begünstigt.

Inzwischen gibt es eine ganze Reihe von zivilen und militärischen Aktivitäten. Sie haben das gemeinsame Ziel, die Sicherheit auf See zu verbessern bzw. wiederherzustellen.

Es gilt, die Anstrengungen im Kampf gegen die Piraterie international zu verstärken. Deutschland hat allen relevanten internationalen Abkommen zugestimmt.

9. Sichere Seehäfen

Den Seehäfen kommt in Punkto Sicherheit ebenso eine besondere Rolle zu. Sie sind neuralgische Sicherheitszonen unserer Infrastruktur.

Wenn von Hafensicherheit allgemein gesprochen wird, ist vielfach die Sicherheit der gesamten maritimen Versorgungskette vom Ursprung der Güter bis zu ihrem Bestimmungsort gemeint.

Deshalb werden sicherheitstechnologische Lösungen vor allem gesucht für

- die Zugangskontrolle zum Hafengelände,
- die Detektion von Sprengstoffen,
- die Vernetzung der unterschiedlichen Sicherheitsbehörden,
- die Fracht- und Containerkontrolle und
- den Schutz der sich im Hafen befindlichen Schiffen.

Sicherheitstechnologien sind heute somit ein bedeutender Markt, auf dem sich erhebliche Chancen auch für deutsche Unternehmen bieten.

10. "Secure trade and 100 percent scanning of containers?"

Da das Thema "Sicherheit" ebenso wirtschaftlich negative Folgen nach sich ziehen kann, zeigt die USA-Initiative "100 Prozent Container-Scanning". Ab 2012 sollen alle Einfuhren in die USA auf dem Seeweg vollständig gescannt werden.

Ein flächendeckendes Durchleuchten aller Container würde mit erheblichen Kosten und Beeinträchtigungen für den Handel verbunden sein. Die bisherigen Erfahrungen mit den Pilotprojekten haben dies bewiesen.

Zudem ist es mehr als fraglich, ob tatsächlich Sicherheitsvorteile im Vergleich zu einer Untersuchung von Containern auf der Basis von Risikoanalysen erzielt werden.

Die EU und die Bundesregierung haben von Anfang an gemeinsam versucht, die USA zum Einlenken oder zu abgestuften Maßnahmen zu bewegen.

Aus mehreren Veröffentlichungen ist bekannt, dass innerhalb der US-Regierung über eine Fristverlängerung nachgedacht wird. Dies wird begründet mit erheblichen finanziellen und personellen Aufwendungen. Aber auch "diplomatische Herausforderungen" gegenüber den Handelspartnerstaaten werden genannt.

Ferner hat die rechnungshofähnliche Kontrollbehörde des US-Kongresses einen Bericht zur Durchführbarkeit und zum Nutzen des 100 Prozent Container-Scanning veröffentlicht.

Der Bericht kommt zum Ergebnis, dass eine Realisierung derzeit nicht möglich ist.

Sie sehen, die Einwände Deutschlands und anderer europäischer Staaten blieben nicht gänzlich ungehört. Die Bundesregierung wird sich auch weiterhin für eine Fristverschiebung bzw. für abgestufte Maßnahmen einsetzen.

11. Bildung, Forschung und Entwicklung

Kommen wir nun zu einem Thema, welches ich schon anfangs kurz ansprach: Bildung, Forschung und Entwicklung.

Eine moderne Spedition zu sein, bedeutet heute mehr als nur das einfache Versenden von Waren.

Neben dem Einkauf einzelner Beförderungsleistungen gehört dazu auch die Organisation komplexer Dienstleistungspakete wie Transport, Umschlag, Lagerung und logistische Zusatzleistungen.

Der Wettbewerb erfordert Schnelligkeit, Genauigkeit und Flexibilität. Diesen Anforderungen kann man nur mit modernster Technik gerecht werden.

Die Entwicklung dieser Technik erfordert ständige Forschung und Entwicklung.

Die Metropolregion Hamburg beispielsweise hat die Zeichen der Zeit erkannt.

Mit der Logistik-Initiative werden Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung optimal vernetzt.

Mehrere international renommierte Hochschulen, Forschungseinrichtungen und Berufsbildungseinrichtungen sowie Kompetenzzentren setzen hierfür eine hervorragende Basis.

Aus diesem Grund sehe ich Hamburg gut gewappnet, auch künftig einer der bedeutendsten Häfen und Umschlagplätze zu sein!

12. Schluss

Lassen Sie mich abschließend noch darauf hinweisen, dass wir im Rahmen der 7. Nationalen Maritimen Konferenz, die voraussichtlich Mitte 2011 stattfinden wird, wieder Bilanz ziehen werden.

Bis dahin müssen wir mit der Umsetzung der Ergebnisse der 6. Nationalen Maritimen Konferenz bzw. der Handlungsempfehlungen weiter zügig vorankommen.

Aus meiner Sicht sind wir trotz der gegenwärtig sehr rauen See auf einem guten Weg, dieses "Pflichtenheft" umzusetzen.

Das betrifft sowohl Maßnahmen zur aktuellen Krisenbewältigung, als auch Vorschläge zur mittel- und langfristigen Verbesserung der Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Branchen.

In diesem Sinne wünsche ich uns interessante und erfolgreiche Gespräche!

