



Pressestatement

Dagmar G. Wöhrl MdB
Parlamentarische Staatssekretärin
Maritime Koordinatorin der Bundesregierung

DATUM Berlin, 30. März 2009

Sechste Nationale Maritime Konferenz – erfolgreichen Kurs der maritimen Politik der Bundesregierung fortsetzen!

- Die heutige Konferenz ist das **wichtigste maritime Ereignis der Bundesregierung in diesem Jahr.**
- Das ist die **bereits Sechste** Nationale Maritime Konferenz, sie ist die **Fortsetzung des im Jahr 2000 initiierten und inzwischen sehr erfolgreichen Konzepts der Bundesregierung zur Förderung der maritimen Wirtschaft.**
- Wie wir alle wissen, ist die maritime Wirtschaft mit ihren engen **gesamtwirtschaftlichen Verflechtungen** und mit etwa **400.000 Arbeitsplätzen** von herausragender Bedeutung für ganz Deutschland.
- Die Nationalen Maritimen Konferenzen haben sich zu einem **nicht mehr wegzudenkenden, ja richtungsweisenden maritimen Wirtschafts- und Politik-Forum** entwickelt.
- In Rostock haben sich erneut **mehr als 1.000 Entscheidungsträger zu einem sehr konstruktiven und ergebnisorientierten Dialog** zusammengefunden.

Und zwar aus allen Bereichen: aus **Unternehmen und Verbänden** der maritimen Wirtschaft, Vertreter von **Betriebsräten und Gewerkschaften**, **Abgeordnete** des Deutschen Bundestages und der Länderparlamente, **Politiker** der Bundesregierung, der Landesregierungen und der Kommunen.

- Der bisherige **Verlauf der Sechsten Nationalen Maritimen Konferenz** – das bestätigen meine Eindrücke aus den bisher durchgeführten **4 Workshops** – hat erneut gezeigt, dass wir **in einer gebündelten Kraftanstrengung, gute Lösungen** in der gegenwärtigen Krisensituation aufzeigen können. Um den maritimen Standort Deutschland **zukunftsfest** zu gestalten.
- Für mich ist bereits jetzt – zur „**Konferenzhalbezeit**“ – eines deutlich erkennbar: **Die maritime Wirtschaft hält auch in „stürmischer Zeit“ Kurs.**

Der Dialog der beteiligten Akteure hat in Fragen der Krisenbewältigung bzw. Krisenüberbrückung und bei Strategie zur Förderung der maritimen Wirtschaft weitere wichtige Fortschritte gebracht.

- Ohne dass alle Ergebnisse und Handlungsempfehlungen der Sechsten Nationalen Maritimen Konferenz schon vorliegen, lässt sich bereits feststellen:
Mit geeigneten Weichenstellungen kann D. seine internationale Wettbewerbsfähigkeit als maritimer Standort trotz tief greifender Finanz- und Wirtschaftskrise weiter festigen und ausbauen.
- Zur raschen Rückkehr auf den Wachstumspfad und langfristigen Fortsetzung des Wachstumskurses sind in allen Bereichen **aber weitere Strukturverbesserungen notwendig.**
- Deshalb gilt es, den **konstruktiven Dialog zwischen allen beteiligten Akteuren aus der maritimen Wirtschaft, der Politik sowie aus Bund, Ländern und Kommunen intensiv weiterzuführen.**

Es kommt jetzt darauf an, die **guten Ergebnisse und Anregungen unserer heutigen Konferenz in den maritimen Branchen schnell umzusetzen.**

6. NMK im schwierigen gesamtwirtschaftlichen Umfeld

- Die **Folgen** der tief greifenden weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise prägen im Frühjahr 2009 auch **die Lage der maritimen Wirtschaft in Deutschland.**

Nach einem lang **anhaltenden, zeitweise boomartigen Aufschwung** in nahezu allen maritimen Bereichen muss die Branche derzeit teilweise erhebliche **Wachstumseinbußen** hinnehmen.

- **Werften, Schifffahrtsunternehmen und Häfen** bekommen die Auswirkungen der Krise deutlich zu spüren.

Es kommen immer neue Meldungen über **Auftragsstornierungen**, stark **rückläufige** – teilweise sogar ganz zum Erliegen gekommene - **Neubaubestellfähigkeit, Verfall der Fracht- und Charraten, Tonnageüberkapazitäten**, eine **wachsende Zahl von Aufliegern** oder **Umschlagsrückgänge in den Häfen, Gefährdung von Arbeitsplätzen.**

(Gesamthafenbetrieb Bremen/ Bremerhaven hat angekündigt, 600 festangestellten Tarifkräften und 800 Zeitarbeitskräften ab April 2009 kündigen zu müssen; in anderen Häfen droht Kurzarbeit).

- Nachdem **Weltwirtschaft und Welthandel** zuletzt durchschnittlich um **5%** respektive sogar **9%** jährlich gewachsen sind, wurden im Laufe des Jahres **2008** zunehmend

konjunkturelle **Abschwächungstendenzen** sichtbar, die sich zur **Jahreswende 2008/2009** deutlich verstärkten.

Der **Weltseehandel und die Nachfrage nach Schiffsraum** sind hierdurch stark betroffen.

- Trotz des zyklischen Abschwungs befindet sich die maritime Wirtschaft **aber nicht in einer strukturellen Krise**.
Die maritime Wirtschaft ist und bleibt in ihrer **Breite und Vielfalt** eine **Zukunftsbranche** für Deutschland - mit hohem Wachstums- und Beschäftigungspotenzial.
- Die **Sechste Nationale Maritime Konferenz** hat sich angesichts der aktuellen Entwicklungen **nicht nur den Fragen der langfristigen Sicherung** der Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit der maritimen Wirtschaft gewidmet.
- Mit Blick auf die massiven Auswirkungen der aktuellen Finanz- und Wirtschaftskrise werden auf der Konferenz **auch kurzfristig wirkende Maßnahmen und Lösungsansätze diskutiert**, um die derzeitige Krise zu meistern.
- Für mich verstärkt sich bei dieser Konferenz die Erkenntnis, dass der **eingeschlagene Kurs, Deutschland zu einem maritimen Hightech-Standort auszubauen, konsequent fortgesetzt werden muss**.
Die Bundesregierung wird diesen Weg weiterhin politisch flankieren.
- Es kommt jetzt in der zyklischen Abschwungsphase vor allem darauf an, akute **Liquiditätsengpässe in den maritimen Bereichen zu überbrücken und irreparable Schäden und strukturelle Verwerfungen zu vermeiden**.
- Die **deutsche maritime Wirtschaft kann jetzt von den Stärken profitieren**, die sie in den zurückliegenden Jahren entwickelt hat:

Sie ist geprägt

- durch **eine moderne, auf Hightech-Produkte spezialisierte Schiffbau- und Schiffbauzulieferindustrie** mit starken Positionen im weltweiten Wettbewerb,
- durch **international führende Schifffahrtsunternehmen**, insb. im Bereich der Containerschifffahrt,
- durch eine **leistungsfähige Hafenwirtschaft und Logistik** sowie
- eine **innovative meerestechnische Industrie und renommierte maritime wissenschaftliche Forschungs- und Ausbildungseinrichtungen**.

Lage und Aussichten in den maritimen Branchen

Schiffbau und -zulieferindustrie

- Die Lage im Schiffbau und bei den Zulieferern wird gegenwärtig insgesamt noch durch den Auftragsboom der letzten Jahre geprägt.

Gleichwohl ist die Auftragslage **bei einzelnen Werften** sehr differenziert.

Zum Teil sind bereits jetzt **Anschlussaufträge zwingend erforderlich**, um die Beschäftigung zu sichern. Es gibt zur Zeit praktisch aber **keine Neubaufträge**.

- **Fallende Fracht- und Charterraten, verschlechterte Renditeaussichten in der Handelsschifffahrt bei gleichzeitig starkem Zulauf an Neubautonnage** durch den Auftragsboom in den vergangenen Jahren **dämpfen die Investitionsbereitschaft der Reedereien** spürbar.

Erteilte Orders werden storniert umgewandelt oder zeitlich verschoben.

- Die **Auftragseingänge waren bereits im gesamten Jahresverlauf 2008 rückläufig und lagen unter der laufenden Produktion.**
Insgesamt wurden 2008 nur 46 Schiffe auf deutschen Werften neu bestellt. *(Im Boomjahr 2005 waren es zum Vergleich 157 Schiffe.)*
- In den Orderbüchern standen Anfang 2009 noch 172 Schiffe *(Anfang 2008: 239 Schiffe)*.

Die deutschen Werften haben damit **immer noch einen insgesamt beachtlichen Auftragsbestand**, der auf den meisten Werften den technologisch notwendigen Auftragsvorlauf derzeit überwiegend noch gewährleistet.

In den nächsten Monaten dürften **Neubaufträge angesichts der derzeitigen Konjunkturaussichten allerdings kaum und wenn allenfalls in ausgewählten Marktsegmenten zu erwarten** sein.

- Die verschlechterte Angebot-Nachfrage-Relation und die **Zurückhaltung der Kreditinstitute bei Schiffbauzeitfinanzierungen und Schiffsendfinanzierungen** haben besonders im Bereich **Containerschiffbau** die Aussichten deutlich verschlechtert.
- Es hat eine Reihe von **Stornierungen von Aufträgen** gegeben (29 Aufträge im Wert von 730 Mio. € bis Ende 2008). Seit Jahresbeginn wurden etwa 11 Aufträge *(Wert 737 Mio. €)* annulliert und weitere Aufträge *(ca. 21 im Wert von 1 Mrd. €)* sind akut gefährdet, da die **Endfinanzierung durch die Reeder unsicher** ist.

Unterstützung der Schiffsfinanzierung durch den Bund

- Die Bundesregierung hat auf die Herausforderungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise schnell und entschlossen reagiert und eine Reihe von Maßnahmen beschlossen, die auch den maritimen Branchen zugute kommen.
- Im Rahmen der beiden Konjunkturpakete werden branchenübergreifende KfW-Kreditprogramme über insgesamt **40 Mrd. Euro zur Verstärkung des Kreditangebots der Banken bereitgestellt.**

Diese stehen ebenso wie ein zusätzlicher **Bürgschaftsrahmen über 75 Mrd. Euro auch den Schiffbauunternehmen und Reedereien offen.**

- Das **KfW-Sonderprogramm 2009** steht mittelständischen Unternehmen mit einem Gruppenumsatz von in der Regel bis zu 500 Mio. Euro und im Zuge des **Konjunkturpakets II** künftig auch größeren Unternehmen zur Verfügung.
- Mit der **Flexibilisierung des KfW-Sonderprogramms 2009 im Rahmen des Konjunkturpakets II** wird das Programm auch besser im Bereich der Schiffsfinanzierung nutzbar.
- Die **Kreditlaufzeiten können auf 1 bis 15 Jahre ausgedehnt werden**, wobei **für die Bauzeitfinanzierung von Schiffen im Einzelfall auch noch kürzere Kreditlaufzeiten** zugelassen werden können.
- Die **Dauer des Programms wird um ein Jahr bis Ende 2010 verlängert.** Das Programm wird nun **auch für Projektfinanzierungen** geöffnet, für die Kreditbeträge **von bis zu 200 Mio. Euro** bewilligt werden können (*Höchstbetrag bisher 50 Mio. Euro pro Vorhaben*).
- Die Kreditvolumina werden von der KfW über durchleitende Geschäftsbanken bereitgestellt, die bis **zu 90% von der Haftung freigestellt** werden.
- Mit diesen Regelungen stehen die **Mittel aus dem KfW-Sofortprogramm sowohl für die Bauzeitfinanzierung der Werften als auch für den Erwerb ziviler Schiffe deutscher Werften (Schiffsendfinanzierung) zur Verfügung.**

Die **Gewährung von Avalen** ist aus dem Sonderprogramm dann **darstellbar, wenn die Geschäftsbanken diese aus Barmitteln des KfW-Sonderprogramms bilden.**

- Bisher wurden aus den branchenübergreifenden Kreditprogrammen der KfW (*15 Mrd. € für mittelständische und 25 Mrd. € für größere Unternehmen*) **Zusagen für Schiffsbauzeit- und Schiffsendfinanzierung von über 205 Mio. €** (WADAN-Werften, Peene-Werft, Peters Schiffbau, JHO-Reederei) erteilt. Des Weiteren liegen bei der KfW **Anträge auf Schiffsfinanzierungen über ca. 182 Mio. €** sowie eine Reihe von Anfragen vor.

- Darüber hinaus unterstützt die Bundesregierung die Schiffsfinanzierung durch eine **flexiblere Handhabung des Instrumentariums der CIRR¹-Festzinskredite und eine befristete Ausweitung der Hermesdeckung für Exportgeschäfte.**
- Das deutsche **Schiffbau-CIRR-System** wird in der gegenwärtigen Finanz- und Bankenkrise **stark nachgefragt und sichert unmittelbar die Realisierung von Schiffbauaufträgen.** (Grund dafür ist **seine Liquidität verbessernde Wirkung**, die sich aus der Gewährleistung des Bundes für die Refinanzierung von **CIRR-Festzinskrediten** ergibt.) Der KfW liegen hierzu bereits mehrere Anfragen vor.
(*Volkswerft Stralsund, SIETAS-Werft, WADAN-Werften*)
- Zur Unterstützung der Exporteure hat der Bund Regelungen zur **Hermes-Avalgarantie** vorübergehend ausgeweitet.
Der maximale Garantiebetrug pro Exporteur wurde befristet bis Ende 2010 **von 80 Mio. Euro auf 300 Mio. Euro** (im Einzelfall auch darüber hinaus) erhöht.

Seeschifffahrt

- Die **Seeschifffahrt** ist **von der weltweiten wirtschaftlichen Rezession unmittelbar betroffen.**
Die Nachfrage nach Schiffsraum ist gegenwärtig stark rückläufig.
Mit Blick auf die anstehenden Ablieferungen an Neubautonnage sowie das hohe Ordervolumen zeichnen sich erhebliche **Tonnageüberkapazitäten** ab.
- Allein bei **Containerschiffen und Massengutfrachtern** ist bei Ablieferung der gegenwärtig kontrahierten Neubaubestellungen bis 2011 von einem **Flottenwachstum um 50 bzw. 60%** auszugehen.
- Die **Reeder versuchen gegenwärtig, die Tonnageüberkapazitäten** durch zeitliches Verschieben von Ablieferungsterminen, Umwandlung oder auch Stornierung von Aufträgen sowie durch verstärktes Abwracken älterer Schiffstonnage **zu verringern.**

Erheblich **zugenommen hat aber auch die Zahl beschäftigungsloser Schiffe** (*Aufliegertonnage*).

- Die **Flotte der deutschen Reeder hat sich in den letzten fünf Jahren mehr als verdoppelt und ist heute die drittgrößte weltweit.**
Im Bereich **Containerschifffahrt ist Deutschland führend.**
- **429 deutsche Schifffahrtsgesellschaften betreiben gegenwärtig mehr als 3.300 Handelsschiffe** mit über 95 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (tdw).

¹ CIRR (Commercial Interest Reference Rate): Von der OECD ihren Mitgliedstaaten vorgegebener Referenzzinssatz für staatlich geförderte Finanzierungen

Die deutsche Handelsflotte ist 2008 mit rund 6% innerhalb eines Jahres sogar überdurchschnittlich gewachsen. Ihr Anteil an der Welthandelsflotte beträgt nach der Tonnage 9%.

In der **Containerschifffahrt halten deutsche Reedereien** mit großem Vorsprung **international die Spitzenposition**. Mit einer Stellplatzkapazität von 4 Mio. Standardcontainern (TEU) verfügt die deutsche Handelsflotte über 35% der weltweiten Containerschiffahrtskapazitäten.

- Der **Schiffahrtsstandort** Deutschland hat sich auch dank der gedeihlichen **Rahmenbedingungen** (*Tonnagesteuer, 40%iger Lohnsteuereinbehalt, umfangreiche Finanzhilfen und Sonderregelungen im Sozialabgabenbereich*), die für **die internationale Wettbewerbsfähigkeit** ausschlaggebend sind, **dynamischer entwickelt als andere Schiffahrtsstandorte**.
- Die **Aussichten**, dass **dieser Erfolgskurs beibehalten und die temporäre Marktschwäche** kompensiert werden kann, sind **gut**. Mittel-
und langfristig dürften der Welthandel und damit auch der Seetransport weiter wachsen. Von der fortschreitenden Globalisierung gehen insbesondere vom zunehmenden Containerverkehr Wachstumsimpulse für die Seeschifffahrt aus.

Häfen

- Auch die **Seehäfen, die in den letzten Jahren ein starkes Umschlagswachstum verzeichneten sind inzwischen von der internationalen Wirtschaft- und Finanzkrise massiv betroffen**. Das betrifft insbesondere den Containerbereich.
- Für das Jahr 2008 schätzt das Statistische Bundesamt den Gesamtumschlag in den deutschen Seehäfen noch auf 320,6 Millionen Tonnen Gütern. Das sind 1,8% mehr als 2007 (*Zunahme 2007 gegenüber 2006: 4,1%*).
- Prognosen gehen davon aus, dass das Güterverkehrsaufkommen **in den deutschen Seehäfen bis 2025** gegenüber der gegenwärtigen **Umschlagsmenge verdoppeln** wird. Beim **Containerumschlag** wird **sogar eine Verdreifachung** erwartet.
- Das dadurch langfristig zu erwartende **dynamische Wachstum der Seehafenhinterlandverkehre erfordert vor allem den zügigen Ausbau einer leistungsfähigen, bedarfsgerechten Verkehrsinfrastruktur**.

Meerestechnische Industrie

- Ein Bereich, dem in Zukunft steigende Bedeutung zukommen wird, ist die **meerestechnische Industrie**.

Die deutsche meerestechnische Industrie hat einen **Weltmarktanteil von 3%**. Der ist – gemessen am vorhandenen Potenzial – **deutlich ausbaufähig**, und zwar durch **ein verstärktes Angebot von Systemlösungen und eine intensivere Zusammenarbeit** zwischen Wirtschaft und Wissenschaft.

Zukunftsfelder sind vor allem **die maritime Umwelttechnik, die Polartechnik, die Offshore-Technik für die Öl- und Gasgewinnung und die Gewinnung von mineralischen Rohstoffen am Meeresboden**, aber auch der Windenergiebereich sowie die Energiegewinnung auf See.

Schwerpunktt Themen und Ausblick auf mögliche Ergebnisse und Handlungsempfehlungen der Sechsten Nationalen Maritimen Konferenz

- Die **Wege zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen maritimen Wirtschaft vor dem Hintergrund der gegenwärtigen Finanz- und Wirtschaftskrise** stehen im **Fokus** der Sechsten Nationalen Maritimen Konferenz in Rostock.
- Wenngleich die wirtschaftlichen **Rahmendaten** in den maritimen Branchen die Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise **teilweise noch nicht im vollem Ausmaß widerspiegeln**, nehmen die **Diskussionen zur Krisenbewältigung einen breiten Raum auf der Konferenz ein**.
- Darüber hinaus stehen auf der Sechsten Nationalen Maritimen Konferenz die **Themen Innovation, Forschung und Entwicklung, Bildung, Ausbildung sowie Beschäftigungs-, Kompetenz – und Nachwuchssicherung** branchenübergreifend im Mittelpunkt.
Sie bleiben für die maritime Wirtschaft der Schlüssel für die Zukunft.
- In den sieben Workshops gibt es dazu einen intensiven Dialog. Im Ergebnis erwarte ich für die Bereiche Schiffbau und Schiffbauzulieferindustrie, maritime Technologien, Seeschifffahrt, Seehäfen, Offshore-Windenergie, Klima- und Umweltschutz im Seeverkehr sowie Marine und Marineschiffbau **konkrete Handlungsempfehlungen**.

Sozusagen ein **Pflichtenheft für die Aufgaben**, die wir in den nächsten **Monaten gemeinsam** mit Wirtschaft und Wissenschaft, Gewerkschaften, Verwaltung und Politik **lösen müssen**.

- **In vier Workshops**, die sich mit den maritimen Kernbranchen Schiffbauindustrie, Häfen, Seeschifffahrt und meerestechnische Industrie befassten, ist die **Hauptarbeit geleistet**.

Die Ergebnisberichte werden dann im Detail im Abschlussplenum präsentiert.

Im Workshop 1 – Schiffbauindustrie

„Zukunftsbranche Schiffbau – Chancen und Herausforderungen“

wurde der Dialog über eine **Weiterentwicklung der Zukunftsstrategie „LeaderSHIP Deutschland“** fortgeführt.

- Ein aus meiner Sicht außerordentlich wichtiges und zukunftsorientiertes Thema ist die **Fortsetzung** und – wegen der aktuellen Krisensituation – **Intensivierung** der Investitionen der Unternehmen **in schiffbauliche FuE und Innovation**.

Hier muss **das Ziel** sein, den deutschen Schiffbau **in den Hightech-Segmenten** des **Passagier-, RoRo- und Spezialschiffbaus** sowie des technologisch anspruchsvollen **Standardschiffbaus** stärker zu positionieren.

- Es wurde deutlich, dass eine noch **stärkere, konsequente Ausrichtung auf innovative maritime Hightech-Produkte** erreicht werden muss - wie z.B. - - - **energieeffiziente Kreuzfahrtschiffe,**
 - **werthaltige und ausrüstungsintensive RoRo- und Spezialschiffe,**
 - Mega-Yachten,**
 - **komplexe Schiffsumbauten und –reparaturen,**
 - den **Marineschiffbau** (der als Innovationsmotor wirkt) sowie
 - die **Offshore-Technik** für die Gewinnung von Energie und Rohstoffen aus dem Meer.
- Ich begrüße, dass **vereinbart** werden konnte **zu prüfen** seitens der Bundesministerien und –behörden sowie in den Landesregierungen und –behörden, **ob** angesichts der schwierigen Auftragssituation in der deutschen Schiffbauindustrie **öffentliche Schiffbauaufträge zeitlich vorgezogen werden können**. Es muss darum gehen, die gegenwärtige Krisensituation zu überbrücken und Beschäftigung und Werftstandorte zu sichern.
- **Geprüft wird** auch – das ist mir ebenfalls wichtig - die **Verbesserung der politischen Rahmenbedingungen für die Förderung schiffbaulicher Innovationen** durch Ausgestaltung der Innovationsbeihilfe für die Zeit von **2009 bis 2011 ohne Rückzahlbarkeit**.
Sowie – dafür muss sich die Bundesregierung auf EU-Ebene einsetzen – die Aufhebung der **Auftragsabhängigkeit der Innovationsbeihilfe**.
- Die Bundesregierung wird darüber hinaus
 - auf EU-Ebene für die Fortführung des weiterhin als beihilfefrei eingestufteten deutschen

Schiffsbürgschaftssystem in seiner heutigen Form,

- die Umsetzung einer OECD-konformen **Flexibilisierung der Gewährung von CIRR-Zinsausgleichsgarantien** des Bundes für Schiffsbauten auf deutschen Werften, für die der Schiffbauvertrag schon vor der CIRR-Antragstellung abgeschlossen wurde und

- für faire internationale Wettbewerbsbedingungen und den **Abschluss eines Weltschiffbauabkommens** eintreten.

- Gegenstand der maritime Konferenz waren auch folgende Punkte, die es gilt weiter voranzubringen. Ich nenne hier nur einmal:

- die **Umsetzung des Beschäftigungspools** durch die Unternehmen, mit der diese auch auf der Kostenseite entlastet werden.

Das Konjunkturprogramm II bietet hier über das **Kurzarbeitergeld** zur Zeit Möglichkeiten der Finanzierung von auch im Poolkonzept vorgesehenen Qualifizierungsmaßnahmen.

- die Umsetzung der an die Sozialpartner, die Hoch- und Fachschulen sowie an die Politik der Bundes und der Länder gerichteten Handlungsempfehlungen zur **Verbesserung der schiffbauliche Ausbildung und Forschung an Hochschulen**.

- eine weitere Steigerung der gewerblich-technischen Ausbildung durch eine nochmalige Erhöhung der Ausbildungsplätze in den Unternehmen im Rahmen des „**Dualen Studiums**“ sowie die Konzipierung und Gewährung einer Förderung des Bundes „**Duales Studium**“ im Rahmen bestehender Haushaltsansätze.

Im Workshop 2 – Hafenwirtschaft und Logistik

„Wettbewerbsfähige Häfen – Drehscheiben in den internationalen Logistikketten“ stand das Nationale Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen im Mittelpunkt.

- Die im **Nationalen Hafenkonzept** vorgesehenen Maßnahmen stellen die Leitlinien der **Hafenpolitik des Bundes für die kommenden 10 Jahre dar** und sind **zugleich wichtige Instrumente zur Überwindung der gegenwärtigen Konjunkturschwäche**.
- Sie bieten aus meiner Sicht die Chance, den Wirtschaftsstandort Deutschland insgesamt zu stärken.

Von Beginn an wird die **Umsetzung der Maßnahmen zu mehr Aufträgen in der Baubranche, mehr Arbeitsplätzen in der Hafen- und Logistikwirtschaft sowie den hafenbezogenen Industrien führen**.

Gleichzeitig soll das Nationale Hafenkonzept die **Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft nachhaltig erhöhen** und durch Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen dazu beitragen, die Lebensgrundlagen heutiger und zukünftiger Generationen zu erhalten.

- Ich begrüße es, dass mit Blick auf die mittel- und langfristig zu erwarteten **hohen Umschlagszuwächse** in den Seehäfen vorgesehen ist, die **seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen durch geeignete Maßnahmen weiterhin zielgerichtet, leistungs- und bedarfsgerecht auszubauen und zu verbessern.**
Das bleibt ein Schwerpunkt der Verkehrspolitik des Bundes.
- Voraussetzungen dafür schaffen:
 - Die **Aufstockung der Mittel** im Rahmen des **Investitionsrahmenplans** für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes,
 - die Entwicklung des Programms „**Arbeitsplatzprogramm Bauen und Verkehr**“ im Zuge des ersten Konjunkturpaketes und
 - die zusätzliche **Erhöhung der Verkehrsinvestitionen** im **zweiten Konjunkturpaket** der Bundesregierung („Investitionsverstärkungsprogramm Verkehr“)

Prioritäre Infrastrukturprojekte im Hafenhinterlandverkehr können beschleunigt und weitere Bedarfsplanmaßnahmen in Angriff genommen werden.

Geprüft wird auch, inwieweit die von den **Küstenländern verabschiedete Liste** mit wichtigen norddeutschen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen **beschleunigt** umgesetzt werden kann.

- **Insg. stehen 2009/2010 für Verkehrsinvestitionen jeweils etwa 12 Mrd. € zur Verfügung.**
Der Bund erwartet von den Ländern und auch der Hafenwirtschaft, dass sie ihre Verkehrsinvestitionen ebenfalls aufstocken.
Küstenländer und Hafenwirtschaft hatten auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz zugesagt, bis **2012 rd. 4,3 Mrd. € in die Hafeninfrastrukturen bzw. 3,2 Mrd. € in die Suprastrukturen** zu investieren.

- Im Rahmen des **Sofortprogramms Seehafen-Hinterlandverkehr** stellt die Bundesregierung **bis 2011** für die **bahnseitige Anbindung der Seehäfen Haushaltsmittel in Höhe von 255 Mio. €** bereit.
Die Deutsche Bahn AG investiert weitere 50 Mio. € in das Programm.
- Ich freue mich besonders über die Ankündigung der Seehafenbetriebe, weiterhin an ihrer auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz gegebenen **Zusage der Qualifizierung und Einstellung von 2.800 Langzeitarbeitslosen bis 2012 festzuhalten.**

Mit der Gründung des **Maritimen Kompetenzzentrums e.V. – ma-co** – wurden 2007 / 2008 **ca.1.600 neue, durch Qualifizierungen abgesicherte Arbeitsverhältnisse** geschaffen.

Der Bund unterstützt diese Qualifizierungs- und Beschäftigungsinitiative für Langzeitarbeitslose mit 80 Mio. €.

- Der Hafenworkshop hat sich darüber hinaus auch mit der **europäischen Hafenpolitik und der Schaffung einheitlicher Beihilferichtlinien und Transparenzregelungen** befasst, um faire Wettbewerbsbedingungen für die Häfen zu erreichen.
Notwendige nationale Spielräume gilt es aber zu erhalten, um die Häfen nach standortspezifischen Strategien weiterentwickeln zu können.

In Workshop 3 - Seeschifffahrt

„Deutsche Seeschifffahrt – Nachhaltige Ausbildung und Standortbedingungen zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit“

war die **Weiterentwicklung des „Maritimen Bündnisses“** zur weiteren Stärkung des Schifffahrtsstandortes Deutschland zentrales Thema.

Das „Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt“ (Maritimes Bündnis) hat sich bisher als Erfolgsmodell erwiesen und wird fortgesetzt.

[Zur Info: Die auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz getroffenen Absprachen wurden wie folgt umgesetzt:

- **508 Schiffe unter deutscher Flagge** - Zielstellung bis Ende 2008 erreicht;
- Zahl der Beschäftigten an Bord und Land gestiegen;
- **Ausbildungskapazitäten** Nautik +26% (Fachschulen) / +65% (Fachhochschulen)
Schiffsbetriebstechnik +65% (Fachschulen) / +10% (Fachhochschulen)
- **Ausbildungsunterstützung** Freie und Hansestadt **Hamburg** 1 Mio. € in 2008/2009 für nautische Ausbildung an Fach- und Fachhochschulen bereitgestellt; **VDR** stellt 2007-2009 jährlich 1 Mio. € für Erhöhung der Ausbildungskapazitäten in Küstenländern zur Verfügung;
- **Bund** hat Maßnahmen zu Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Seeschifffahrt verstetigt (**Tonnagesteuer, Lohnsteuereinbehalt**); **2006-2008 sind über 170 Mio. € als Finanzbeiträge an die Seeschifffahrt geflossen.**]

- Ich freue mich, dass es gelungen ist, zwischen den Partnern eine Verständigung über die Weiterentwicklung des Maritimen Bündnisses zu erreichen.
Das umfasst auch eine **Neujustierung der Bündnisabsprachen**, und zwar in folgende Richtungen:
 - die **Maßnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeschifffahrt werden verstetigt.**
 - die Bundesregierung wird sich weiterhin **für international faire Wettbewerbsbedingungen in der Seeschifffahrt einsetzen.**
 - der Bund steht weiterhin zu seinen Zusagen und hält an der **Tonnagesteuer und der Lohnsteuereinbehalt grundsätzlich fest**, soweit die schifffahrtspolitischen Ziele des Bundes erreicht werden.
 - die Bundesregierung misst der **Ausbildung und Beschäftigung deutscher Seeleute**

besondere Bedeutung bei; **sie gewährt weiterhin Finanzbeihilfen** an die Seeschifffahrt zur Senkung der Lohnnebenkosten und zur Ausbildung im Rahmen zur Verfügung stehender Haushaltsmittel.

- die **Reeder** sind mit Blick auf die wachsende Tonnage und die Altersstruktur der Seeleute **aufgefordert**, ihre **Ausbildungsanstrengungen zu verstärken** (*bislang beteiligen sich lediglich ein Drittel aller deutschen Reeder an der Ausbildung*) und weiterhin einen **eigenen Beitrag als Ausbildungsplatzförderung** (10.000 € pro Auszubildenden) zu leisten.

- die **Küstenländer** tragen dafür **Sorge**, alle Anstrengungen zur kurz-, mittel- und langfristigen Sicherstellung der erforderlichen personellen und technischen Ausbildungskapazitäten zu unternehmen und eine kurzfristige flexible Anpassung der Ausbildungskapazitäten zu realisieren

- die Reeder sagen zu, die **Absolventen der seefahrtsbezogenen Ausbildungsstätten** entsprechend ihrer Ausbildung weiterhin in ein Beschäftigungsverhältnis übernehmen.

- die **Reeder** halten an ihrer Zusage auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz fest, die **Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge im internationalen Verkehr bis Ende 2009/2010 auf mindestens 600 Schiffe nachhaltig zu erhöhen**.

- die Bundesregierung erwartet von den deutschen Reedern, dass sie ihr **Flaggenverhalten für Schiffe in deutscher Reederschaft so gestaltet, dass die Vorgaben der EU-Kommission zur Förderung der Seeschifffahrt erfüllt werden**.

Mit einem Anteil **von 3%** partizipiert die deutsche meerestechnische Industrie noch zu wenig am weltweit wachsenden Markt für Meerestechnik.

Um hier signifikante Verbesserungen zu erreichen, wurden im

Workshop 4 – Maritime Technologien „

Wachstumsmarkt Meerestechnik – Kompetenzen und Potenziale stärker nutzen“ **Zukunfts- und Technologiefelder herausgearbeitet**, in denen die deutsche meerestechnische Industrie mit ihrem Know-how und Potenzial bei

Bündelung / Vernetzung der Kompetenzen gute **Marktchancen** hat.

- Die Nationale Maritime Konferenz leistet einen wichtigen Beitrag, die Meerestechnologien als Zukunftsbranche voranzubringen.
Dazu gehören:
 - eine umfassende **Bestands- und Potenzialanalyse**,
 - die Fortsetzung des Dialogs zur Vorbereitung eines „**Nationalen Masterplans Maritime Technologien**“ für eine abgestimmte kohärente maritime Technologiepolitik und
 - eine weitere gezielte politische Flankierung einschließlich einer **flexiblen projektangepassten Förderung von Forschung und Entwicklung** im Zukunftsbereich Meerestechnik.
- Schwerpunktthemen auf der Konferenz waren insbesondere die **Tiefwassertechnik und Unterwassersysteme für extreme Bedingungen zur Gewinnung von Ressourcen aus dem Meer** sein.
- Als **Handlungsempfehlungen** nehme ich aus diesen Workshop mit, dass
 - die umfassende **politische Flankierung der Aktivitäten zur Vermarktung** von Produkten und Technologien zur Stärkung der Positionen auf den internationalen Märkten weiterhin notwendig ist und sehr zielgerichtet erfolgen muss.
 - eine **Stärkung der anwendungsorientierten FuE im Bereich Meerestechnik** u.a. durch eine Fortsetzung und Anpassung des Programms „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“ anzustreben ist.
 - ein **Leuchtturmprojekt „Intelligente Meerestechnik des 21. Jahrhunderts“** zur unmittelbaren **Sichtbarmachung der Systemkompetenz** der deutschen meerestechnischen Industrie entwickelt und positioniert werden sollte.
 - eine **Flexibilisierung der Förderung** wichtig ist.
 - weitere Anstrengungen unternommen werden, die **Ausbildungskapazitäten und die Ausbildungsqualität** dahingehend zu **entwickeln**, dass der erhebliche Bedarf an qualifiziertem Personal für die maritime Wirtschaft und Wissenschaft gedeckt werden kann.

Dies setzt voraus, dass

- die Universitäten, Hochschulen und Fachhochschulen ausdifferenzierte und wettbewerbsfähige **Studiengänge** für Studierende sowie **Weiterbildungsangebote** für Ingenieure entwickeln und im Prozess regelmäßiger Evaluierungen weiter qualifizieren.
- Wirtschaft und Politik die **zunehmende Bedeutung** einer innovativen meerestechnischen Industrie im Zusammenhang mit einer nötigen wirtschaftlichen, und umweltverträglichen Energie- und Rohstoffgewinnung deutlich kommunizieren.
- die Länder sowie Hoch- und Fachhochschulen **den derzeitigen Umfang an Ausbildungskapazitäten** im Bereich der ingenieurwissenschaftlichen Meerestechnik an den deutschen Hoch- und Fachhochschulen **mindestens erhalten** und den Prozess notwendiger hochschul- und fachhochschulspezifischer maritimer Profilbildungen unterstützen.
- Bund und Länder die Hochschulen, Fachhochschulen und Unternehmen dahingehend unterstützen, die **Wettbewerbsfähigkeit** der für die Ausbildung und ausbildungsnahe Forschung erforderlichen **Infrastruktur** einzurichten bzw. zu erhalten.
- das **System der dualen Berufsausbildung** ist durch die gezielte Entwicklung neuer Ausbildungs- und Weiterbildungsangebote, orientiert am Bedarf der maritimen Wirtschaft, weiter zu stärken.

- **Der Workshop 5 – Offshore-Windenergie**

„Offshore-Windenergie – maritimer Wachstumsmarkt für Energie, Klimaschutz und Arbeit“ behandelt die **Offshore-Ausbauziele** und zu schaffenden **Voraussetzungen für eine verstärkte Nutzung von Offshore-Windenergie (Realisierung des Offshore-Testfelds Mitte 2009, Genehmigungsverfahren und Raumordnung, Netzausbau und -anbindung, Projektfinanzierung)**.

Und die sich daraus ergebenden **Markt- und Beschäftigungschancen** für die deutsche maritime Wirtschaft.

- 2030 sollen 15% des deutschen Stromverbrauchs durch die Offshore-Windenergie abgedeckt werden. Aufgrund der deutschen Technologieführerschaft im Bereich der großen Windenergieanlagen muss neben dem deutschen Markt perspektivisch auch das erhebliche Exportpotenzial erschlossen werden.
- Das **Gesamtinvestitionsvolumen**, das sich allein aus den Zielen **der Offshore-Strategie** der Bundesregierung ableiten lässt, wird auf bis zu **100 Mrd. Euro** geschätzt.
Damit handelt es sich um eines der größten Konjunktur- und Innovationsprogramme für die deutschen Küstenländer.

- Vom Ausbau der Offshore-Windenergie werden insbesondere die **maritime Wirtschaft, die Küstenstandorte und deutschlandweit der Maschinen- und Anlagenbau profitieren.**
- Das Ziel mit 25.000 MW für 2030 ist realistisch, wenn ab 2009/10 neben dem **Offshore-Testfeld alpha ventus – das bis Mitte 2009 realisiert** werden soll - auch der **Einstieg in den Bau der ersten kommerziellen Windparks** gelingt.

Hierfür hat die Bundesregierung die zentralen Rahmenbedingungen seit der 5. Nationalen Maritimen Konferenz positiv weiterentwickelt.

Insbesondere sind hier die Fortschreibung der Förderung vor dem Hintergrund der bisher gesammelten Erfahrungen sowie die Verlängerung der Frist für die Netzanbindung von Offshore-Windparks durch die Netzbetreiber zu nennen.

- **Mit dem Konjunkturprogramm II hat die Bundesregierung auch auf die Besonderheiten der projektfinanzierten Großprojekte, wie u.a. Offshore-Windparks durch die aktuelle Finanzkrise reagiert.**

Von der maritimen Konferenz erwarte ich, dass

- Fragen des **Netzanschlusses von Offshore- Windparks** und des Aufbaus volkswirtschaftlich sinnvoller **Netzsystemlösungen** („Clusteranbindung“) weiter vorangebracht werden, um die Investitionsunsicherheiten bei Netz- und Windparkbetreibern beseitigen und den Ausbau einer zukunfts- und leistungsfähigen Netzinfrastruktur mit erheblichen Kosteneinsparungspotenzialen voranzutreiben.

- **Impulse, die vom Konjunkturprogramm II ausgehen**, durch die Akteure der maritimen Wirtschaft, des Anlagen- und Maschinenbaus sowie der Küstenländer **jetzt genutzt werden, um die ersten kommerziellen Projekte kurzfristig in der Realisierung zu beschleunigen.** Dies beinhaltet auch den Aufbau der Produktions- und Installationskapazitäten.

- die **Vernetzung zwischen den Akteuren der maritimen Wirtschaft sowie der Windenergiebranche weiter verbessert** wird, damit bestehende Synergieeffekte besser genutzt werden.

Workshop VI – Klima- und Umweltschutz im Seeverkehr

„Emissionsarme Schifffahrt – Chancen für die maritime Wirtschaft“

Energieeffizienz und Emissionsminderung sind zentrale Themen in der Seeschifffahrt.

Die Einführung wirtschaftlicher Instrumente zum **Klimaschutz und der Übergang zum schwefelarmen Schiffstreibstoff** werden den **Technologieschub hin zu energieeffizienten Lösungen im Schiffbau und im Schiffsbetrieb weiter verstärken.**

Das eröffnet der maritimen Wirtschaft neue Chancen.

Der Workshop VI auf der Nationalen Maritimen Konferenz bietet eine hervorragende Plattform, um den Dialog über die damit verbundenen Herausforderungen zwischen den beteiligten maritimen Akteuren führen zu können.

Die Seeschifffahrt trägt mit einem Anteil von rd. 3% des weltweiten Kohlendioxidausstoßes bei.

Auch wenn sie bezogen auf die Transportleistung deutlich weniger Gase ausstößt als andere Verkehrsträger, muss das vorhandene Potenzial zur weiteren Absenkung genutzt werden.

Die Bundesregierung wird sich für die Einrichtung neuer Schwefelemissionsüberwachungsgebiete einsetzen und die Einführung wirksamer, technologieoffener Regelungen zur Senkung der CO₂-Emissionen mit Nachdruck betreiben.

Ziel müssen globale Lösungen sein, die einen effektiven Klimaschutz versprechen, kosteneffizient sind und Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der deutschen Seeschifffahrt und Häfen verhindern.

Energieeffizienz ist bereits beim Schiffsentwurf und –bau zu berücksichtigen. Die deutsche Schiffbau- und Zulieferindustrie ist in der Lage bereits heute geeignete Technologien, z.B. im Motorenbereich anzubieten.

Zur Erschließung weiterer Innovationspotenziale im Bereich des maritimen Klima- und Umweltschutzes bedarf es auch entsprechender Rahmenbedingungen.

Die Bundesregierung wird das **Forschungsprogramm „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“** über das Jahr 2010 hinaus im Rahmen der haushalterischen Möglichkeiten **fortführen.**

Workshop VII – Deutsche Marine und Marineschiffbau

„Künftige Aufgaben und Fähigkeiten der Marine – Anforderungen für den Marineschiffbau“ wird sich mit den langfristigen **Zielvorstellungen der Marine (ZVM 2025+) befassen.**

Die aus dem zu realisierenden Fähigkeitsspektrum abgeleiteten Forderungen an die Industrie, leisten einen Beitrag zur Innovation und zum Erhalt wehrtechnischer Kernfähigkeiten.

Wehrtechnische Kernfähigkeiten sind ein Zeichen nationaler Souveränität und fördern eine starke Ausgangsposition im europäischen Wettbewerb.

Dabei gilt es, eine **effiziente nationale Werftenstruktur** vor dem Hintergrund der **möglichen Bildung einer gemeinsamen europäischen rüstungswirtschaftlichen Basis** zu entwickeln.

Die **wachsenden Exportabhängigkeit** (über 70%) der deutschen Marinewerft- und -ausrüstungsindustrie erfordert eine Exportunterstützung durch die Marine(**parent navy**).

Von hoher Relevanz ist auch eine **effiziente Ausbildungsunterstützung** ausländischer Kunden durch die Deutschen Marine.

Dazu ist die **Erarbeitung einer Aufstellung exportfördernder Designmerkmale**, die beim Bau deutscher Kriegsschiffe berücksichtigt werden sollten, erforderlich.

Für den Erhalt der nationalen wehrtechnischen Kernfähigkeiten und für die Behauptung der deutschen Marineschiffbauindustrie im internationalen Wettbewerb ist die zeitnahe Vergabe nationaler Beschaffungsvorhaben der Deutschen Marine notwendig.

Damit verbunden muss auch eine **Erhöhung des Mittelansatzes für Forschung und Entwicklung und Erprobung (FEE) im Verteidigungshaushalt sein.**

Die **Bundesregierung** wird in diesem Kontext

- ein zeitliches **Vorziehen von Beschaffungsvorhaben** der Deutschen Marine,
- eine kurzfristig wirksame **Erhöhung des Mittelansatzes für FEE** sowie der verteidigungsinvestiven Mittel zum Erhalt der nationalen wehrtechnischen Kernfähigkeiten im Bereich Marineschiffbau und
- eine **effektive Exportunterstützung** für die deutsche Marineschiffbauindustrie zur Gewährleistung einer Akquisition auf Augenhöhe mit ausländischen Wettbewerbern **prüfen.**