

***„Maritime Wirtschaft in Deutschland- Die Segel
sind gesetzt“***

Rede

Hans-Joachim Otto

*Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für
Wirtschaft und Technologie und Koordinator der
Bundesregierung für die maritime Wirtschaft*

anlässlich
Neujahrs- / Dreikönigsrede
zur Maritimen Wirtschaft

am 2. Februar 2011

um 19:00 Uhr

in Oldenburg

Redezeit: 30 Minuten

Es gilt das gesprochene Wort!

Sperrfrist: Beginn der Rede!

Sehr geehrte Damen und Herren,

Vielen Dank für Ihre Einladung und Ihre freundliche Aufnahme in der "Übermorgenstadt Oldenburg". Es freut mich sehr, hier zu sein.

Welcher Zeitpunkt für einen Besuch hier könnte besser sein als heute - nur einige Tage, nachdem die Frankfurter Allgemeine Zeitung diesen Titel der Marketingkampagne für die Stadt Oldenburg aufgegriffen hat: "Übermorgenstadt". Und was konnten wir als Fazit in diesem Artikel lesen? "Gute Prognosen für den Standort."

Nun bezog sich der Artikel in erster Linie auf den Immobiliensektor - auch das wird einige von Ihnen unter Umständen besonders freuen. Dennoch entwickelt sich ein attraktiver Immobilienstandort naturgemäß auch nur in einem attraktiven wirtschaftlichen Umfeld.

Ich wurde gebeten, heute über einen besonders wichtigen Teil des wirtschaftlichen Umfeldes in dieser Region zu sprechen: die Maritime Wirtschaft. Auch mein eigenes Fazit möchte ich nun vorwegnehmen: „Die Segel sind gesetzt“. Das kann man für nicht nur für die Maritime Wirtschaft sondern auch für Deutschland insgesamt sagen.

2010 war für unser Land ein erfolgreiches Jahr. Die deutsche Wirtschaft ist mit 3,6 % so stark gewachsen, wie schon lange nicht mehr. Der Arbeitsmarkt entwickelt sich positiv. Die Zahl der Arbeitslosen und Kurzarbeiter ist spürbar zurückgegangen. Die Erwerbstätigkeit hat Rekordhöhen erklommen. Das ist mehr als Bemerkenswert. Der Begriff des „Jobwunders“ macht bereits die Runde. Deutschland ist alles in allem, vor allem auch im internationalen Vergleich, hervorragend aus der Krise gekommen.

Keine Frage, die im Sturm eingezogenen Segel haben wir klug und auch schnell wieder gesetzt. Rückenwind war dabei die steigende Nachfrage nach deutschen Produkten aus dem Ausland.

Die wachstumsstarken Märkte der aufstrebenden Schwellenländer China, Indien und Brasilien spielen dabei für die deutsche Wirtschaft eine immer wichtigere Rolle. Und da bin ich auch schon bei einem meiner Themenschwerpunkte in Berlin:

Ein nennenswerter Warenaustausch mit diesen Märkten ist ohne eine leistungsfähige Handelsflotte, ohne gut ausgebaute Häfen und ohne eine moderne Werftindustrie gar nicht

denkbar. Die maritime Wirtschaft trägt somit maßgeblich zu unserem Wohlstand in Deutschland bei. Machen wir uns klar: Über 90 % des Welthandels werden über den Seeweg abgewickelt.

Meine Damen und Herren,

wer hätte vor einem Jahr gedacht, dass wir die schwerste Finanz- und Wirtschaftskrise seit 60 Jahren so schnell hinter uns lassen? Die maritime Wirtschaft war von der Krise besonders hart betroffen. Unsere Werften mussten erhebliche Auftragsrückgänge und Stornierungen verkraften. Die deutsche Handelsflotte, die drittgrößte weltweit und bei den Containerfrachtern an der Weltspitze, legte in der Krise Schiffe still und musste bis zu 80 % niedrigere Charraten akzeptieren. In den Häfen wurden deutlich weniger Waren umgeschlagen.

Im vergangenen Jahr hat sich die Weltwirtschaft schneller erholt, als zunächst prognostiziert. Der Welthandel stieg um über 10 %. Von dieser Entwicklung profitierten auch die deutschen Seehäfen. Nach Angaben des Zentralverbandes der Deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) nahm der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen 2010 voraussichtlich um 9 % zu. Für 2011 wird ein Wachstum des deutschen Seegüterumschlages von 4 % erwartet. Trotz dieser guten Zahlen rechnen die Experten aber erst für das Jahr 2013 damit, das Vorkrisenniveau wieder zu erreichen.

Auch die Schifffahrt hat von dem Anstieg des Welthandels profitiert. Die Charraten haben sich insgesamt erholt. Jedoch sind diese - insbesondere bei kleineren Einheiten - noch nicht auskömmlich. Für dieses Jahr rechnet man mit einer Stabilisierung bzw. fortschreitenden Erholung der Charrtermärkte. Die Prognosen für 2011 sind allerdings mit Unsicherheiten verbunden.

Zum einen wächst die Welthandelsflotte weiterhin deutlich. Allein 2010 wuchs die Transportkapazität um rd. 10 %. Daneben bestehen auch volkswirtschaftliche Risiken, die die weitere Erholung des Welthandels beeinflussen können. Auch die notwendige Konsolidierung der Staatsfinanzen in einzelnen Ländern kann die wirtschaftliche Entwicklung bremsen.

Sorgenkind sind weiterhin die deutschen Werften. Sie spüren noch die Auswirkungen der Krise. Es mangelt noch immer an Aufträgen. Und wenn Aufträge 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 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 haben dabei auch eine Reihe von Maßnahmen beschlossen. Bis zum Ende 2010 galten noch die Sonderbedingungen des Temporary Framework mit den Sonderkonditionen der Finanzierung. Gleichwohl beobachteten 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.

Die Werften fallen nach dem Auslaufen des Wirtschaftsfonds Deutschland nicht ins Bodenlose. Die 80%-Absicherung über Landesbürgschaften gilt weiterhin. Auch Gewährleistungen für Zinsrisiken bei Schiffbaukrediten auf CIRR-Basis übernimmt die Bundesregierung weiterhin. Damit wird der deutschen Schiffbauindustrie ein international wettbewerbsfähiges Zinsausgleichssystem nach der OECD Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe zur Verfügung gestellt. Dieses Förderinstrument wird von den Werften gut angenommen und hat einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung der Krise des Weltschiffbaumarktes geleistet. Seit Einführung des neuen Schiffbau – CIRR – Systems bis heute wurden Anträge auf CIRR-Garantien für insgesamt 54 Schiffsneubauten mit einem Kreditvolumen von rund 9 Mrd. € positiv entschieden.

Deutsche Unternehmen können zudem ihre Ausfuhrgeschäfte durch Exportkreditgarantien gegen einen möglichen Zahlungsausfall aus wirtschaftlichen oder politischen Gründen absichern. Wir setzen darauf, dass unter voller Nutzung des vorhandenen Instrumentariums wieder mehr Aufträge an die deutschen Werften vergeben werden. 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!

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

Neben den Werften sind die 400 Unternehmen der deutschen Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie mit rund 72.000 Beschäftigten ein wichtiges Standbein der maritimen Wirtschaft. Weltweit steht die deutsche Schiffbau-Zulieferindustrie nach Umsatz und Export an erster Stelle - vor Japan, China und Korea. Dies ist umso beachtlicher, denn auch hier ist die Krise nicht spurlos vorüber gegangen.

Während 2009 für die meisten Schiffbauzulieferer noch ein Jahr mit Rekordumsätzen war, lagen die Umsatzrückgänge in 2010 für viele Unternehmen bei über 30 %. Bemerkenswert ist, dass die Zahl der Beschäftigten in der Zulieferindustrie trotzdem annähernd gehalten werden konnte. Der Umsatzrückgang der Zulieferindustrie betraf nur den Bereich Schiffbau. Dagegen stieg die Nachfrage im Offshore-Bereich.

Der Offshore-Windenergie wird in den kommenden Jahren ein erhebliches Wachstum vorhergesagt. Von dem geschätzten Investitionsvolumen in Höhe von 75 Mrd. EUR bis 2030 können alle maritimen Branchen profitieren. Das betrifft die Werften, die Zulieferindustrie, die Häfen und Logistikunternehmen aber auch die Banken, die bereit sind diese Investitionen zu finanzieren. Mir liegt viel daran, dass die deutsche maritime Wirtschaft beim weiteren Ausbau der Offshore-Windenergie einen möglichst großen Anteil hat.

Das hat nichts mit „buy german“ zu tun. Aber wir dürfen nicht vergessen: Der Offshore-Wind-Boom wird maßgeblich ausgelöst durch die Einspeisevergütung des EEG (*Erneuerbare-Energien-Gesetz*). Es ist vor diesem Hintergrund legitim, eine Wertschöpfungskette anzustreben, die möglichst tief in die deutsche Unternehmenslandschaft hineinreicht.

Um dieses Ziel zu erreichen, haben die Parlamentarische Staatssekretärin Frau Reiche, der Parlamentarische Staatssekretär Herr Ferlemann und ich Anfang Dezember 2010 zu einem ersten Runden Tisch „Maritime Offshore-Infrastruktur“ nach Cuxhaven eingeladen. Dort wurde mit Vertretern aus der Wirtschaft, von Verbänden, aus den Bundesländern und Kommunen über strukturelle Engpässe beim weiteren Ausbau der Windenergienutzung auf dem Meer und möglichen Lösungen gesprochen.

Mein Hauptziel: Die deutschen Werften müssen viel stärker vom Offshore-Wind-Boom profitieren. Sie brauchen Aufträge für Errichterschiffe, für Versorgerschiffe und Kabelleger. Da gab es Ende letzten Jahres ein sehr ermutigendes Signal! Es kam aus Hamburg.

Der Sietas-Werft ist es gelungen, erstmalig einen Auftrag für ein Transport- und Installationsschiff für Windkraftanlagen auf See nach Deutschland zu holen. Ein nicht hoch genug einzuschätzender Erfolg. Die Werft musste sich gegen harte Konkurrenz aus den Niederlanden, China und den Vereinigten Arabischen Emiraten durchsetzen.

Der Einstieg der deutschen Werften in diesen aussichtsreichen Wachstumsmarkt ist damit gelungen.

Ein interessantes Zukunftsfeld für die maritime Wirtschaft ist auch 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 teerestischen 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 „Maritime Technologien für die nächste Generation“.

Aktuell haben wir fast 200 Projekte in der Förderung mit einem Gesamtvolumen von 100 Millionen Euro (60 Millionen Euro Fördermittel + 40 Millionen Euro Eigenkapital). 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 Maritime Technologien. Mit ihm sollen Zukunftsmärkte identifiziert und Kooperationspotenziale aufgezeigt werden.

Unsere kleineren und mittleren „Hidden champions“ müssen stärker zu Geltung gebracht werden. Ich erwarte schon bald erste Ergebnisse. Unser Ziel ist es, den Nationalen Masterplan Maritime Technologien bei der nächsten Nationalen Maritimen Konferenz vorzustellen.

In nicht einmal vier Monaten, Ende Mai 2011, werden wir in Wilhelmshaven - nicht weit weg von hier - auf dem Gelände des JadeWeserPort die 7. Nationale Maritime Konferenz durchführen. Dort werden wir mit allen Beteiligten der maritimen Wirtschaft über die Herausforderungen und Chancen des maritimen Standorts Deutschland reden. Ich denke, die maritime Wirtschaft in Deutschland kann zuversichtlich in die Zukunft schauen.

Der Aufschwung in Deutschland wird sich fortsetzen. Die Bundesregierung hat gerade erst ihre Wachstums-prognose für die deutsche Wirtschaft von 1,8 % auf 2,3 % angehoben. Der IWF rechnet 2011 mit einem Anstieg des Welthandels um 7 %.

Langfristig bleibt die Seeschifffahrt, auch aufgrund der wachsenden Weltbevölkerung, steigendem Wohlstand in den Schwellenländern und der zunehmenden weltweiten Verflechtung der Wirtschaft ein interessanter Wachstumsmarkt. Die maritime deutsche Wirtschaft verfügt über das Potenzial ihre Chancen auf diesem Markt zu nutzen.

Die Bundesregierung wird sie auch künftig dabei tatkräftig unterstützen.

Vielen Dank.