



IHK Schleswig-Holstein | 24100 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Herrn Thomas Wagner
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 18/915

Maritime Wirtschaft

Ihr Ansprechpartner
Dr. Martin Kruse
E-Mail
kruse@kiel.ihk.de
Telefon
(0431) 5194-297
Fax
(0431) 5194-597

07.03.2013

Blaues Wachstum – marines und maritimes Wachstum – Chance für Schleswig-Holstein (Antrag des Fraktion der CDU – Drucksache 18/257)

Blaues Wachstum – Zukunft Meer (Änderungsantrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW – Drucksache 18/408 – selbständig)

Sehr geehrter Herr Wagner,

mit Schreiben vom 31.01.2013 baten Sie um Stellungnahme zu den genannten Fraktionsanträgen unter Berücksichtigung des angefügten Fragenkataloges. Gerne nehmen wir die Gelegenheit zur Stellungnahme wahr. Aufgrund der Vielzahl, sich überschneidender Fragen, fassen wir unsere Antwort dabei wie folgt zusammen:

Die maritime Wirtschaft ist nicht nur für Schleswig-Holstein ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, sondern darüber hinaus von nationaler Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands als Technologie-, Produktions- und Logistikstandort. Denn zum Einen sichern Seehäfen und die Schifffahrt den Warenaustausch und die Versorgung mit Rohstoffen unseres import- und exportabhängigen Wirtschaftssystems. Aber auch Rohstoffe aus dem Meer (wie mineralische Rohstoffe, Energiegewinnung auf See, Nahrung und marine Wirkstoffe) selbst gewinnen erheblich an Bedeutung. Damit wird auch das Know-how, das mit ihrer Gewinnung verbunden ist, zunehmend wichtiger. So stellt die Gewinnung mariner Ressourcen in der Tiefsee heute eine der größten High-Tech-Herausforderungen dar. Daneben stellen auch Schiffbau und Zulieferindustrie zunehmend Hightechbranchen dar. Durch Entwicklung und Erprobung neuer Technologien ist die maritime Branche ein Innovationstreiber, der Wachstumsimpulse auch in andere Wirtschaftszweige ausstrahlt. Damit entwickelt sich die maritime Verbundwirtschaft zu einer technologischen Schlüsselbranche für ganz Deutschland.

Entwicklungsperspektiven ergeben sich dabei insbesondere auch für die hoch innovative maritime Wirtschaft in Schleswig-Holstein. Damit Schleswig-Holstein jedoch für die maritime Wirtschaft attraktiv bleibt, müssen die richtigen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Aus unserer Sicht sind im Bereich der maritimen Wirtschaft grundsätzliche folgende Leitlinien zu berücksichtigen:

- Da das Seeschiff bezogen auf die Transporteinheit der klimafreundlichste Verkehrsträger ist, konterkarieren Verkehrsverlagerungen das angestrebte Umweltziel. Deshalb muss

bei umweltpolitischen Maßnahmen zur Schifffahrt immer die Gesamtbilanz der Maßnahme betrachtet werden.

- Die Rahmenbedingungen für die maritime Wirtschaft sind so zu gestalten, dass neue wirtschaftlich-technologische Chancen genutzt und somit Wertschöpfung und Beschäftigung des maritimen Clusters gesteigert werden. Dazu erforderlich sind wettbewerbsneutrale Rahmenbedingungen, da der überwiegende Teil des maritimen Sektors und insbesondere die Schifffahrt dem internationalen Wettbewerb ausgesetzt ist.
- Um dem Fachkräftemangel zu begegnen, ist die Aus- und Weiterbildung in der Branche zu stärken.
- Zur Stärkung der maritimen Branche als nationaler Schlüsselbranche kommt der Erhöhung der öffentlichen Wahrnehmung auch in küstenfernen Bundesländern große Bedeutung zu.

Bei den in Schleswig-Holstein vordringlichen Handlungsfeldern wollen wir im Folgenden einzelne Aspekte herausgreifen, die uns als besonders relevant erscheinen:

Schifffahrt / Hafenwirtschaft

Schifffahrt und Häfen haben eine zentrale Funktion für die Wirtschaft Schleswig-Holsteins als Drehscheibe für Güter- und Reiseverkehre in Nord- und Ostsee. Mit einem Viertel der deutschen Reedereien, über 30 Häfen mit rund 15 Mio. Schiffsreisenden und einem Umschlag aufkommen von mehr als 51 Mio. Tonnen Ladung im Jahr nimmt Schleswig-Holstein eine bedeutende Handels-, Transport- und Dienstleistungsfunktion wahr.

Während Niedersachsen seine Hafeninfrastruktur bereits stark auf die zukünftige Offshore-Entwicklung ausgerichtet hat, besteht für die Häfen Schleswig-Holstein in diesem Bereich noch großes Entwicklungspotenzial. In der EFRE-Verordnung der Europäischen Kommission für den Zeitraum 2014-2017 ist jedoch ein Verbot der Förderung von Infrastruktureinrichtungen, die grundlegende Dienstleistungen (u.a. im Verkehrsbereich) bereitstellen, vorgesehen. Das stellt nicht nur den Ausbau von Hafeninfrastruktur für die Offshore-Windenergie vor große Herausforderungen. Ein Erhalt der aktuellen Hafeninfrastrukturförderung auch nach 2014 wäre notwendig, um den Häfen des Landes weiterhin die nötigen Ausbaumaßnahmen zu ermöglichen, die ihre Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit sichern. Grundsätzlich entscheidend bei der Verteilung vorhandener Fördermittel ist jedoch auch ihre effiziente Allokation auf die verschiedenen Hafenstandorte, damit sich die schleswig-holsteinischen Häfen nach ihren jeweiligen standortspezifischen Strategien weiterentwickeln können. Neben den genannten Aspekten halten wir es aber auch für wichtig, sich bei der Bundesregierung für eine Öffnung des KfW-Programms zur Finanzierung von Offshore-Windparks auch für die Finanzierung der Infrastruktur in den Offshore-Häfen einzusetzen.

Zu den wesentlichen Rahmenbedingungen für die Häfen zählt aber ganz besonders auch ihre leistungsfähige Verkehrsanbindung. Für Schleswig-Holstein ist der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) einerseits wegen seiner direkten Bedeutung für die hiesige Wirtschaft sehr wichtig. Andererseits ist der NOK aber als schnelle Verbindung nach Skandinavien und ins Baltikum eine wichtige Hinterlandanbindung und damit ein wichtiger Wettbewerbsvorteil für die deutschen Nordseehäfen und insbesondere den Hafen Hamburg, der seinerseits wichtiger Impulsgeber für die Wirtschaft Schleswig-Holsteins ist. Wenn sich dieser Wettbewerbsvorteil gegenüber den westlicheren Hafenstandorten verringert, droht einerseits die Abwanderung der Überseedienste zu den Häfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam. Angesichts der steigenden Schiffsgrößen und der zunehmenden Transportvolumina haben der bauliche Erhalt des NOK und seine Anpassung an die verkehrlichen Bedarfe für Schleswig-Holstein daher höchste Priorität. Über den Schleusenneubau in Brunsbüttel sowie die Grundinstandsetzung der bestehenden Schleusen in Brunsbüttel und Kiel-Holtenau hinaus sind deshalb auch die Anpassung der Oststrecke an den Ausbaustandard der Weststrecke, der Bau mindestens einer weiteren Weiche im Westteil der Strecke sowie die Vertiefung des Kanals auf ganzer Länge nötig. Die Leistungsfähigkeit des Kanals wird in hohem und zunehmendem Maß durch altersbedingte Ausfälle der knapp 100-jährigen Schleusen in Brunsbüttel und Kiel gemindert. Die resultierenden Wartezeiten und die Unzuverlässigkeit der Verbindung vermin-

dem die Attraktivität des Kanals und damit des Hamburger Hafens erheblich. Das große Zukunftspotenzial des NOKs zeigt sich im hervorragenden Jahresergebnis 2012, in dem er trotz der erheblichen Ausfallzeiten der Schleusen – das Rekordergebnis von 2008 nur knapp verfehlt hat. Denn auch vor dem Hintergrund der zu erwartenden steigenden Energie- und Treibstoffpreise und der angestrebten Verlagerung „from road to sea“ sowie der bestehenden Schwächen der landseitigen Infrastruktur hat der NOK große verkehrliche Bedeutung für Europa.

In diesem Zusammenhang halten wir es auch für wichtig, sich bei der Bundesregierung für einen nationalen Schwerpunkt „Hafenhinterlandanbindungen“ im nächsten Bundesverkehrswegeplan einzusetzen. Daneben sollte auf die Erhöhung oder Ausweitung der bereits bestehenden Befahrungsabgaben für die Bundeswasserstraßen verzichtet werden, um die Anlaufkosten der deutschen Häfen attraktiv zu halten.

Für die Schifffahrt, insbesondere den Short Sea Traffic, stellt auch die Einführung der IMO-Schwefelgrenzwerte ab 2015 eine große Herausforderung dar. Dabei ist das Seeschiff bezogen auf die Transporteinheit der klimafreundlichste Verkehrsträger, das seine Umweltbilanz in der Vergangenheit stetig verbessert hat und auch zukünftig weiter verbessern wird. Deshalb konterkarieren Verkehrsverlagerungen durch umweltpolitische Maßnahmen auch das angestrebte Umweltziel. Daneben belasten die Sondervorgaben für Nord- und Ostsee auch die dortigen Hafenstandorte und stellen somit einen Wettbewerbsnachteil für Schleswig-Holstein und ganz Norddeutschland dar. Eine vollständige Umrüstung der umfangreichen Bestandsflotte mit Rauchgasanlagen ist bis 2015 kaum realisierbar. Von der EU-Kommission wurden im Zusammenhang mit der EU-Schwefelrichtlinie begleitende Maßnahmen zur Förderung der „grünen Schifffahrt“, der Verwendung alternativer Kraftstoffe, des umweltgerechten Transports und der Forschung diskutiert. LNG (Flüssigerdgas) ist dabei zwar ein wichtiger Brennstoff für die Zukunft, doch lässt der Entwicklungsstand der LNG-Technologie und -infrastruktur kaum eine Umrüstung der bestehenden Schiffe in absehbarer Zeit erwarten. Vor diesem Hintergrund kommen ordnungspolitischen Instrumenten zur Förderung technologieoffener Lösungen für die Reduzierung von Schiffsemissionen und der Entwicklung international einheitlicher Standards für die Landenergieversorgung durch Gas oder Strom hohe Bedeutung zu. Dabei ist grundsätzlich die Gesamtumweltbilanz solcher Maßnahmen zu bewerten.

Schiffbau

Bedingt durch die letzte Wirtschaftskrise hat sich die deutsche Schiffbauindustrie stark verändert. Die Schiffbauindustrie sieht sich dabei einer strukturellen Änderung der Anforderungen in Richtung einer weitergehenden Spezialisierung und einer wertschöpfungs- und technologieintensiven Produktion wie dem Spezialschiffbau oder dem Megayacht-Bau gegenüber.

Marktchancen für die Zulieferer bieten sich insbesondere im Bereich der Green-ship-Technologien wie beispielsweise bei alternativen Antriebssystemen. Zukunftsfelder sind daneben auch LuK-Technologien, maritime Sicherheitstechnik, aber auch die Marinetechnik und die Hydroakustik/Unterwasserschalltechnologie. In diesen Bereichen haben auch schleswig-holsteinische Unternehmen eine gute Marktposition. Um die Potenziale der Branche stärker auszuschöpfen, sind technologische Innovationen zu fördern und dem bestehenden Ingenieurbedarf beispielsweise durch den Ausbau dualer Studiengänge zu begegnen.

Meerestechnik

Die Meerestechnik ist mit der Umwelttechnik, die Informations- und Kommunikationstechnologie, der Sicherheitstechnik, der Polartechnik und insbesondere der Offshore-Technik auch vor dem Hintergrund der steigenden Bedeutung der marinen Rohstoff- und Energiegewinnung ein wichtiges Wachstumsfeld.

Auch in Schleswig-Holstein sind starke Technologietreiber angesiedelt, die dazu beitragen können, das im Nationalen Masterplan „Maritime Technologien“ festgelegte Ziel zu erreichen,

den deutschen Weltmarktanteil von 3 % zu verdoppeln. Dazu muss die Vernetzung zwischen Industrie, Meerestechnik, Zulieferern und Forschung jedoch weiter verbessert werden. Lösungsansätze für eine Steigerung des Weltmarktanteils liegen in einem verstärkten Angebot von Systemlösungen unter deutscher Systemführerschaft. Hier liegen auch für die innovationsstarke maritime Branche Schleswig-Holsteins noch erhebliche Wertschöpfungschancen.

Für die Stärkung der maritimen Wirtschaft als Hochtechnologie-Branche spielt das Maritime Cluster Norddeutschland bereits eine wichtige Rolle. Da Synergieeffekte nicht an Ländergrenzen halt machen, ist eine weitergehende Einbindung innovativer maritimer Akteure über die bisher beteiligten Bundesländer hinaus sinnvoll. Wichtig bei der Weiterentwicklung des Maritimen Clusters ist dabei die kontinuierlich zunehmende Einbindung der Wirtschaft bei der Lenkung und Steuerung des Clusters.

Meeresforschung

In der Meeresforschung ist Schleswig-Holstein mit dem GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung in Kiel, dem Fraunhofer-Institut für Marine Biotechnologie in Lübeck und dem Helmholtz-Zentrum Geesthacht weltweit mit führend. Thematisch stellt die Aquakultur zwar grundsätzlich ein vielversprechendes Zukunftsfeld dar, in dem Schleswig-Holstein forschungsseitig gut aufgestellt ist. Herausforderungen bestehen jedoch weiterhin bei der wirtschaftlichen Bewältigung von Zucht, Kreislaufanlagen, Abwassertechnik und Futtermittelherstellung. Auch im Bereich der Marinen Biotechnologien besteht noch Forschungsbedarf, um Wirkstoffe aus marinen Mikroorganismen zur Anwendungsreife zu bringen.

Der Stärkung der Meereswissenschaft und –forschung kommt eine besondere Rolle für die Innovationskraft der maritimen Branche zu. Jedoch ist bei einer – wie im Entwicklungsplan Meer geforderten – Entwicklung von Strukturen und besserer Vernetzung, beispielsweise zur Förderung von interdisziplinärer Forschung, zu beachten, dass diese von politischer und administrativer Seite lediglich flankiert werden sollten. Erfahrungsgemäß sind Kooperationen dann am fruchtbarsten, wenn sie auf freiwilliger Basis und – möglichst unter der Einbeziehung der Wirtschaft – in Eigeninitiative erfolgen.

Meerespolitik

Meerespolitische Maßnahmen müssen, kompatibel zur Integrierten Meerespolitik der EU, neben ökologischen und sozialen Aspekten auch wirtschaftliche Belange berücksichtigen. Eine maritime Strategie ist insofern als Teil einer Gesamtstrategie für Wachstum und Beschäftigung weiterzuentwickeln.

Im Bereich der Maritimen Raumordnung und des Integrierten Küstenzonenmanagement wurden von Seiten der EU neue Vorgaben angekündigt. Bei der Vielzahl an Raumansprüchen ist in der Tat eine Abstimmung wichtig; eine Harmonisierung der Raumordnung zur Vermeidung von Wettbewerbsnachteilen für die deutsche Küste und Wirtschaft ist ebenfalls zu begrüßen. Die Planungsverfahren haben in Deutschland jedoch ein so hohes Niveau erreicht, dass keine weiteren Instrumente und Verfahrensschritte benötigt werden. Um zusätzliche Bürokratie und Kosten und Verzögerungen bei Planungs- und Genehmigungsverfahren im maritimen Bereich zu vermeiden, sollten keine zusätzlichen Vorgaben getroffen werden. Auch die Ausweisung von Meeresschutzgebieten sollte nicht zulasten der Leichtigkeit der Schifffahrt und der Wettbewerbssituation der deutschen und schleswig-holsteinischen Häfen gehen.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Martin Kruse

