

MARITIME AGENDA 2025

Für die Zukunft des
maritimen Standorts Deutschland

Inhalt

I.	Einleitung	3
II.	Maritimer Standort Deutschland.....	5
	1. Maritime Industrie: die gesamte Wertschöpfungskette in Schiffbau und Meerestechnik	5
	2. Schifffahrt.....	9
	3. Häfen	10
	4. Offshore-Windenergie.....	11
III.	Handlungsfelder und Ziele der maritimen Politik der Bundesregierung	12
	Handlungsfeld 1: Technologieführerschaft sichern und ausbauen.....	12
	Handlungsfeld 2: Internationale Wettbewerbsfähigkeit stärken.....	13
	Handlungsfeld 3: Nationale industrielle Kernfähigkeiten im Marineschiffbau weiterentwickeln	15
	Handlungsfeld 4: Nachhaltigkeit des Seeverkehrs gestalten - Klima- und Umweltschutz stärken	15
	Handlungsfeld 5: Infrastruktur ausbauen und Spitzenposition des deutschen Logistikstandortes absichern.....	17
	Handlungsfeld 6: Maritimes Know-how am Standort Deutschland stärken	18
	Handlungsfeld 7: Maritim 4.0 – Chancen der Digitalisierung nutzen	19
	Handlungsfeld 8: Mit maritimen Technologien zur Energiewende beitragen.....	21
	Handlungsfeld 9: EU-Strategie zum „Blauen Wachstum“ aktiv mitgestalten	22
IV.	Instrumente zur Umsetzung der Maritimen Agenda 2025.....	23
	1. Maritime Koordinierung, Vernetzung und Dialogforen	23
	2. Fortentwicklung des Nationalen Masterplans Maritime Technologien zur maritimen Industriestrategie	25
	3. Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation zur nachhaltigen Nutzung der Meere	26
	4. Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen - Umsetzung 2025	33
	5. Sicherung des Schifffahrtstandortes.....	34
	6. Außenwirtschaftsförderung.....	35
	7. Ausbildung und Beschäftigung	38
	8. Klima und Umweltschutz in der Seeschifffahrt	39
	9. Öffentliche Beschaffung	40

I. Einleitung

„Navigare necesse est“ oder „Seefahrt tut not“ – dieser Leitspruch der Hanse ¹ gilt heute unverändert. Deutschland als weltoffene Industrienation ohne eigene Rohstoffbasis lebt vom Export und Import von Waren, Rohstoffen und Halb- und Fertig-erzeugnissen. Der überwiegende Teil dieser Warenbewegungen wird auf dem Wasserweg im Binnenland und dem Seeweg nach Übersee abgewickelt. Doch unsere maritimen Interessen gehen weit über Transportaspekte hinaus: es geht um Technologien und ihre Nutzungen auf über 70 Prozent der Oberfläche unseres Planeten. Es geht um die Weltmeere und Binnengewässer, die auch Lager- und Produktionsstätten für regenerative und fossile Energien, für mineralische Rohstoffe und für Lebensmittel sind. Sie sind Erholungsraum genauso wie Territorien von hoher sicherheitspolitischer Relevanz. Sie sind ein entscheidender Klimafaktor und Habitat einer reichhaltigen und teils noch unerforschten Fauna und Flora.

Die Bundesregierung erkennt die strategische Bedeutung der Meere, Seen und Wasserwege und die Notwendigkeit einer Strategie für die maritime Dimension. Mit der nun vorliegenden Maritimen Agenda 2025 der Bundesregierung wird hierfür ein zentraler Baustein gelegt: eine Bestandsaufnahme und ein Programm für die maritime Wirtschaft.

Die maritime Wirtschaft mit den Häfen, Containerterminals, Schiffbau, Schiffbauzulieferindustrie, Meerestechnik, See-, Binnenschifffahrt, Umschlagplätzen, Kanälen, Verteiler- und Hinterlandverkehr bildet die Basis für die Rolle Deutschlands als eine der führenden Exportnationen. Jeder zweite Arbeitsplatz in der deutschen Industrie ist vom Export abhängig; die maritimen Dienstleistungen machen es erst möglich, dass unsere Produkte und unser Know-how weltweit und termingerecht zur Verfügung stehen. Gleichwohl wird die Bedeutung der maritimen Wirtschaft als Wachstumsmotor für die deutsche Volkswirtschaft noch häufig unterschätzt.

Die maritime Wirtschaft steht wie kaum eine andere Wirtschaftsbranche in einem harten internationalen Wettbewerb. Dies betrifft insbesondere den Schiffbau, weil staat-

¹ „Seefahren ist notwendig“ ist die Randinschrift der 3 und 5 RM-Gedenkmünzen von 1927 zur Hundertjahrfeier von Bremerhaven. Der vollständige Spruch geht auf Plutarch zurück und lautet: „Navigare necesse est, vivere non est necesse.“ („*Seefahrt tut not, Leben tut nicht not.*“) und begleitet oft den Stapellauf eines Schiffes.

lich subventionierte Konzerne im Ausland einen fairen Wettbewerb um Schiffbauaufträge unterlaufen. Auch die Schifffahrt hat seit der Finanzkrise 2008 mit massiven Überkapazitäten im Transportbereich und niedrigen Frachtpreisen zu kämpfen. Die regionale Konkurrenz für die deutschen Häfen ist enorm.

Dank ihrer hohen Innovationskraft, ihrer Vorreiterrolle bei der Entwicklung und der Nutzung der Windenergie auf See sowie nachhaltiger Technologien zum Schutz der Gewässer und Meeresumwelt und dank ihrer gut ausgebildeten Fachkräfte haben die deutschen Unternehmen der Schiffbau- und Schiffbauzulieferindustrie ihre internationale Spitzenposition sichern können. Mit ihren rein privatwirtschaftlichen Strukturen konnten sie sich schneller auf Marktänderungen einstellen und anpassen. Eine leistungsfähige Hafenwirtschaft und Logistik und renommierte maritime wissenschaftliche Forschungs- und Ausbildungseinrichtungen sind die Grundpfeiler der maritimen Wirtschaft in Deutschland. Mit der Entwicklung von Industrie 4.0 wird die deutsche maritime Branche ihre Produktions-, Logistik- und Steuerungsprozesse schneller, effizienter und nachhaltiger gestalten müssen, will sie dem internationalen Konkurrenzdruck auch dort standhalten.

Aufgrund ihres Gewichts für die gesamte deutsche Volkswirtschaft, ihrer herausragenden technologischen Fähigkeiten und ihrer strategischen Bedeutung hat die Bundesregierung ein essentielles Interesse an der Sicherung und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der gesamten maritimen Branche. Die Bundesregierung hat bereits wichtige Initiativen auf den Weg gebracht. Sie unterstützt die Branche mit ihren Förderprogrammen und Instrumenten bei der Entwicklung von Langzeitstrategien. Mit den regelmäßig stattfindenden Nationalen Maritimen Konferenzen stellt die Bundesregierung der maritimen Branche ein prominentes Forum zur Verfügung, auf dem sie die maritimen Themen sichtbar machen kann.

Die vorliegende Maritime Agenda 2025 definiert zentrale Handlungsfelder und Zielpunkte sowie aufeinander abgestimmte Maßnahmen, mit denen die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten maritimen Wirtschaft mittel- und langfristig weiter gestärkt und von der Bundesregierung flankiert wird. Zur Bewältigung zentraler Herausforderungen wie Automatisierung und Digitalisierung von Produktions- und Logistikprozessen, zunehmendem Wettbewerb auf den globalen Märkten, Fachkräftebedarf und demo-

graphischer Wandel, maritime Sicherheit sowie steigende Anforderungen in den Bereichen Umwelt und Klima sollen mit der Agenda für die Gesamtbranche geltende Rahmenbedingungen formuliert werden.

Die Maritime Agenda ist das Ergebnis eines umfassenden Dialogprozesses mit der Branche, der im Vorfeld der Neunten Nationalen Maritimen Konferenz 2015 in Form von sieben Branchenforen initiiert wurde. Die Nationale Maritime Konferenz wird auch künftig die Dialogplattform bilden, um die Passgenauigkeit der Strategie regelmäßig zu prüfen und, wo nötig, eine Nachsteuerung mit Blick auf neue oder veränderte Herausforderungen zu ermöglichen.

II. Maritimer Standort Deutschland

Die maritime Wirtschaft gehört mit einem jährlichen Umsatzvolumen von insgesamt rund 54 Milliarden Euro zu einem der wichtigsten Wirtschaftszweige Deutschlands. Bundesweit sind über 400.000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt von der maritimen Wirtschaft abhängig.

Die Branche ist nicht nur auf die Küstenregionen und ihre bedeutenden Standorte an der Nord- und Ostsee beschränkt. Maritime Produktion findet deutschlandweit statt. Zahlreiche große Zulieferunternehmen sind in Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen angesiedelt.

Die Häfen, insbesondere auch im Binnenland, sind durch ein modernes und leistungsfähiges Wasserstraßennetz verbunden und sind eine bedeutende Drehscheibe des europäischen und internationalen Handels. Sie sind attraktive Standorte für Industrie und Dienstleister.

1. Maritime Industrie: die gesamte Wertschöpfungskette in Schiffbau und Meerestechnik

Die maritime Industrie entwickelt und produziert komplexe Schiffe und Anlagen für vielfältige Anwendungen auf See: Fracht- und Arbeitsschiffe, Passagierschiffe, Yachten und Fähren, Forschungsschiffe, Behördenfahrzeuge, Unter- und Überwasser-Marineschiffe ebenso wie Produktions- und Förderanlagen für den Offshore-Einsatz.

Die maritime Industrie setzt sich aus Material-, Komponenten- und Systemanbietern, Werften als Systemintegratoren sowie zahlreichen Handwerks- und Dienstleistungsunternehmen zusammen. Für die gesamte Wertschöpfungskette in Schiffbau und Meerestechnik wird die Zahl der Unternehmen auf circa 2.800 sowie der direkte Beschäftigungseffekt in Deutschland auf mindestens 200.000 hochqualifizierte Arbeitsplätze geschätzt. Für den Bereich der Werften sowie der Maschinen- und Anlagenbauer kann von rund 500 Unternehmen mit circa 90.000 Arbeitsplätzen ausgegangen werden. Die deutsche maritime Industrie ist weitgehend mittelständisch geprägt und exportiert ihre hochtechnologischen Produkte weltweit. Der Ausfuhranteil beträgt bei den Werften deutlich über 90%. Auch die maritimen Maschinen- und Anlagenbauer generieren mit ca. 75% den größten Umsatzanteil im Auslandsgeschäft. Die maritime Industrie ist in vielen Bereichen Technologieführerin auch für andere Branchen und trägt erheblich direkt wie indirekt zur Wertschöpfung in Deutschland bei. Ihre jährlichen Umsätze liegen bei rund 18 Milliarden Euro.

Etwa 70-80 % des Wertschöpfungsanteils beim Bau eines Schiffes tragen Zulieferbetriebe bei. Die deutsche Schiffbauzulieferindustrie ist deutschlandweit vertreten: Bayern und Baden-Württemberg stehen mit jeweils 19% des Branchenumsatzes an der Spitze der Bundesländer, gefolgt von Hamburg, Schleswig-Holstein und Nordrhein-Westfalen.

Der wachsende Wettbewerbsdruck, ausgehend insbesondere vom asiatischen Raum, macht es für die Branche zwingend erforderlich, den Fokus auf Forschung und Entwicklung zu legen, um mit innovativen Verfahren und Produkten international wettbewerbsfähig zu bleiben. Besonderes Marktpotenzial besteht bei umweltfreundlichen Produkten und Technologien der Schiffbauindustrie („Green Shipping“), die dazu beitragen, Energie effizienter einzusetzen und Betriebskosten zu senken. Starke Bedeutung gewinnen Industrie 4.0 und Digitalisierung, durch die sich sowohl Chancen für zukünftige Fertigungsmöglichkeiten und neue maritime Geschäftsfelder („Smart Ships“) eröffnen, als auch große Herausforderungen für die Branche ergeben, zum Beispiel bei den Themen Datenmanagement und Datensicherheit.

Zur Meerestechnik zählen innovative Unternehmen und wissenschaftliche Disziplinen, die sich auf die Erforschung und Nutzung der Meere als Energie-, Rohstoff- und Nahrungsquelle sowie auf den Meeresschutz beziehen. Besonders für die Versorgungssicherheit mit Energie und Rohstoffen wird die Nutzung der Meere künftig weiterhin einen wichtigen Beitrag leisten und damit eine strategische Rolle für den Wirtschaftsstandort Deutschland spielen.

Die mittel- und langfristige globale Umsatzerwartung für die maritimen Technologiemarkte beläuft sich auf mehr als 365 Mrd. USD pro Jahr (Stand 2014). Deutschland hält daran einen starken Anteil von circa 22 Milliarden Euro (circa 7%), mit deutlich höheren Anteilen bei High End-Produkten. Darin sind die hochbewerteten mittel- bis langfristigen Markterwartungen für Tiefseebergbau, Gashydrate, erneuerbare Energien (andere als Offshore-Wind) und Marikulturtechnologien nicht enthalten.

Durch die hochspezialisierte Expertise deutscher Unternehmen und Forschungseinrichtungen bei der Entwicklung innovativer maritimer Technologien und Komponenten ergeben sich Chancen, international hohe Standards zu setzen, für hohe Umweltsicherheit zu sorgen und durch Systemdienstleistungen die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft zu erhöhen. Die Meerestechnik deckt in Deutschland ein breites Spektrum ab und kommt in den unterschiedlichsten Bereichen zum Einsatz:

- Offshore/Öl und Gas -

Die Offshore Öl- und Gas-Produktion ist eines der wichtigsten Anwendungsfelder für die meerestechnische Zulieferindustrie. Die Prozesskette umfasst dabei Exploration, Förderung und Transport sowie Verarbeitung von Öl- und Gasressourcen.

Die Offshore-Förderung von Erdöl und Erdgas erfordert einen deutlich höheren technischen Aufwand als die Förderung an Land, denn zur Erreichung der Lagerstätten unter dem Meeresboden sind Plattformen notwendig, von denen aus gebohrt und gefördert werden kann. Verbesserte Technologien zur Planung, Errichtung, Produktion sowie zum Betrieb, Service und Rückbau von Öl- und Gas-Offshore-Plattformen werden für die Sicherung der Energie- und Rohstoffversorgung immer wichtiger. Die weltweite Erschließung von Erdöl- und -Erdgasfeldern in Wassertiefen zwischen 1.500 und 3.000 Metern wird die Entwicklung des zukünftigen Offshore-Markts bestimmen.

- Marine Mineralische Rohstoffe -

Deutschland ist als rohstoffarmes Land und ausgeprägter Industriestandort abhängig von Importen wichtiger Metallrohstoffe. Die deutsche Industrie hat 2014 mineralische Rohstoffe im Wert von rund 40 Mrd. Euro importiert. Mineralische Rohstoffe aus dem Meer können dazu beitragen, die Versorgungssicherheit Deutschlands langfristig zu gewährleisten. Deutschland verfügt bereits über erste technologische Grundlagen sowie seit 2006 über eine Explorationslizenz für Manganknollen im Pazifik und seit 2015 über eine weitere Lizenz zur Exploration von polymetallischen Sulfiden im Indischen Ozean. Gerade bei der Erkundung der Manganknollenvorkommen ist Deutschland weit vorangeschritten. Durch ein weiteres Engagement könnte Deutschland eine Vorreiterrolle im Bereich Tiefseebergbau spielen und die Etablierung höchster Umweltstandards auf internationaler Ebene von Anfang an mitgestalten². Darüber hinaus böte ein zukünftiges deutsches Engagement ein außerordentlich hohes Innovationspotenzial für die beteiligten Unternehmen, dessen spill-over Effekte auch für viele andere Bereiche nutzbar wären.

- Maritime Sicherheit -

Die Organisation und Abwicklung vieler maritimer Aktivitäten erfordert den Einsatz komplexer technischer Überwachungs- und Monitoring-Systeme, um ein hohes Sicherheitsniveau zu gewährleisten und Sicherheitsrisiken zu verringern. Die maritime Sicherheitspartnerschaft zwischen staatlichen Behörden und den beteiligten Unternehmen muss dazu fortgeführt und ständig weiter entwickelt werden. Das Anwendungsfeld der zivilen maritimen Sicherheit umfasst u.a. die maritime Verkehrssicherheit, den Schutz maritimer Infrastrukturen wie Häfen oder Offshore-Windenergieanlagen, die Sicherung von Logistikketten, die maritime Verkehrssicherheit, den Grenzschutz im küstennahen Bereich sowie Aufgaben des Meeresumweltschutzes. Hinzu kommen neue Herausforderungen durch zunehmende Verkehre immer größerer Containerschiffe. Den damit einhergehenden gestiegenen Anforderungen an eine verantwortungsvolle Notfallvorsorge muss durch modernste Ausrüstung und hochqualifiziertes Personal entsprochen werden. Dies eröffnet erhebliche Chancen: Deutsche Unternehmen sind im internationalen Wettbewerb in vielen Bereichen der maritimen Sicherheitstechnologien Marktführer.

² Vgl. G7-Beschlüsse 2015/Elmau zu Tiefseebergbau, https://www.bundesregierung.de/Content/DE/Anlagen/G7_G20/2015-06-08-g7-abschluss-deu.pdf?__blob=publicationFile&v=5

- Autonome meerestechnische Systeme -

Autonom betriebene Systeme der Meerestechnik umfassen ein breites Spektrum an Technologien, Verfahren, Dienstleistungen, Produkten und Systemlösungen zur automatisierten Überwachung und Instandhaltung von Unterwasseranlagen. Künftig werden zunehmend ferngelenkte oder weitestgehend autonom agierende Systeme mit komplexer Sensorik benötigt, um in Meerestiefen von bis zu 6.000 Metern oder in eisbedeckten Gebieten Systeme und Anlagen montieren, inspizieren, überwachen und warten zu können. Autonome Unterwassersysteme, die den herrschenden Bedingungen angepasst sind, bieten einen hohen Nutzen und ein hohes wirtschaftliches Potenzial.

2. Schifffahrt

Mehr als 380 Reedereien betreiben von Deutschland aus rund 2.800 Seeschiffe (deutsches Seeschiffsregister, Stand 31.7.2016). Deutschland gehört damit zu den größten Schifffahrtsnationen nach Griechenland, Japan und China.

Die Lage in der Seeschifffahrt wurde in den vergangenen Jahren maßgeblich durch ein Überangebot an Schiffsraum geprägt. Die weltweite Containerschiff flotte ist im Jahr 2016 auf 5.222 Schiffe angewachsen. Allein in der ersten Jahreshälfte 2016 wurden weltweit 47 Schiffe mit einer Kapazität von rund 277.000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) abgeliefert. Dadurch ist die weltweite Containerflotte auf rund 20 Mio. TEU Tragfähigkeit angewachsen. Im Bereich Containerschifffahrt verfügt Deutschland über ca. 29 Prozent der weltweiten Containerstellplatzkapazitäten und ist damit weiterhin international führend. Aufgrund der Überkapazitäten, vor allem bei Containerschiffen, stagnieren die Fracht- und Charraten in den meisten Bereichen auf einem niedrigen Niveau.

Die deutsche Handelsflotte gehört zu den modernsten und jüngsten der Welt. Das Durchschnittsalter der Welthandelsflotte beträgt 14 Jahre, die deutsche Handelsflotte ist rund ein Drittel jünger. Die deutsche Handelsflotte umfasst ein breites Spektrum wirtschaftlicher Aktivitäten. Schwerpunkt ist der Transport von Containern, gefolgt von Massengutfrachtern und Mineralöltankern. Zur Handelsflotte gehören auch leis-

tungsfähige Passagierschiffe und Spezialschiffe wie Schwerlast-, Ro/Ro-Schiffe, Gas- und Chemikalientanker.

Mittelfristig sind die Aussichten für die Seeschifffahrt trotz der bestehenden Herausforderungen wie ihrer Konjunkturabhängigkeit gut. Der steigende Welt- und Weltseehandel und das künftig deutlich abgeschwächte Flottenwachstum dürften perspektivisch wieder zu einer Annäherung von Angebot und Nachfrage nach Schiffsraum und einer sukzessiven Markterholung führen.

3. Häfen

Die deutsche Seehafenwirtschaft umfasst mehr als 190 Hafenunternehmen an 21 Standorten entlang der deutschen Küste. Die Seehafenbetriebe bedienen mehr als 120.000 Schiffe im Jahr und fertigen rund zwei Drittel des seewärtigen deutschen Außenhandels ab, mit rund 300 Mio. Tonnen an Rohstoffen, Agrargütern, Fahrzeugen und Waren in Containern. Die deutsche Hafenwirtschaft ist zudem Dienstleister der On- und Offshore-Windkraft-Branche. Deutsche Seehafenbetriebe beschäftigen an den 16 bedeutendsten Standorten allein 13.000 Hafenarbeiter. Hinzu kommen gewerbliche Mitarbeiter sowie Beschäftigte bei Dienstleistern, ob Gefahrgutexperten, Ingenieure oder IT-Techniker. Häfen sind High-Tech-Arbeitgeber. Nach Schätzungen der Bundesregierung sind in Deutschland bis zu 500.000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt seehafenabhängig.

Der Güterumschlag der deutschen Seehäfen blieb zuletzt konstant. 2014 veröffentlichte das Bundesverkehrsministerium die Ergebnisse der übergreifenden Verkehrsverflechtungsprognose 2030 einschließlich Seeverkehrsprognose. Danach wird für die 19 untersuchten deutschen Seehäfen von einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 2,8 Prozent bis 2030 ausgegangen. Dies entspricht einer Zunahme des Umschlagsvolumens von 74 Prozent im untersuchten Zeitraum 2010 bis 2030. Im Seehafenhinterlandverkehr rechnet man in diesem Zeitraum mit einem Anstieg von rund 53 Prozent. Für die deutschen Binnenhäfen liegen darin Chancen für eine weitere positive Entwicklung und für eine stärkere Einbindung in die Logistikketten. Sie sind bereits heute trimodale Umschlags-, Industrie- und Gewerbestandorte und Motor von Beschäftigung und Wertschöpfung in den jeweiligen Regionen.

4. Offshore-Windenergie

Ebenfalls zur maritimen Industrie zählt die Offshore-Windenergie. Sie ist eine wichtige Säule der Energiewende und ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Die sinkenden Stromgestehungskosten bieten dieser jungen Technologie erhebliche Wachstumspotenziale. 2014 betrugen die Investitionen in die Errichtung von Offshore-Windenergieanlagen rund 4,5 Milliarden Euro. Die Bruttobeschäftigung im Bereich der erneuerbaren Energien belief sich 2014 auf 18.700 Personen. Die Exportquote liegt heute bei circa 50 Prozent.³

Es wird erwartet, dass bei weiter deutlich sinkenden Stromgestehungskosten das weltweite Marktvolumen dauerhaft ansteigt. Neben dem Bau der Module und der Errichtung der Anlagen ergeben sich insbesondere auch während der Betriebsphase der Windparks über 25 bis 30 Jahre erhebliche regionale Wirtschaftsimpulse.

Ende 2016 werden Windenergieanlagen mit über 4.000 Megawatt (MW) in deutschen Gewässern Strom einspeisen, bis 2020 wird die Gesamtleistung deutlich 7.000 MW übersteigen. Bis 2030 liegt das gesetzliche Ausbauziel bei 15.000 MW.

Mit der Novelle des Erneuerbare-Energien Gesetz (EEG 2017) sowie dem Windenergie-auf-See-Gesetz sind die gesetzlichen Regelungen für den Ausbau ab 2021 neu gestaltet worden. Mit der Umstellung auf Ausschreibungen zur Bestimmung der Vergütung erfolgt ein Paradigmenwechsel; nunmehr entscheidet der Markt über die Höhe der Vergütungssätze. Um die gewachsenen industriellen Strukturen im Bereich der Offshore-Windenergie nicht zu gefährden, gibt der Ausbaupfad eine klare Perspektive.

Bei der Entwicklung und Etablierung der relativ jungen Offshore-Technologie hat sich gezeigt, dass die etablierte maritime Wirtschaft einen wichtigen Beitrag leisten kann, wenn eine effiziente Vernetzung mit dem Bereich der Windenergie gelingt. Der Ausbau und Betrieb von Windparkanlagen auf See sowie deren Netzanbindung an Land erfordern die Entwicklung leistungsfähiger und innovativer Spezialschiffe ebenso wie den Bau komplexer Strukturen, Fundamente und Plattformen im Bereich der Werften. Die Optimierung der Betriebsstrukturen über Jahrzehnte stellt ein dauerhaftes Geschäftsfeld der maritimen Logistikbranche dar.

³ Erneuerbare Energien in Zahlen, BMWi 2015.

III. Handlungsfelder und Ziele der maritimen Politik der Bundesregierung

Das zentrale Ziel der Bundesregierung ist es, die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten maritimen Wirtschaft nachhaltig zu sichern und auszubauen. Wichtig für den langfristigen Erfolg einer nationalen maritimen Strategie ist ihre Einbettung in bestehende nationale und internationale Verpflichtungen und in eine europäische Strategie für den Schutz der maritimen Interessen. Die im Folgenden dargestellten neun Handlungsfelder beschreiben Kernbereiche, in denen die deutsche maritime Branche ihre Wettbewerbsfähigkeit unter Berücksichtigung von Entwicklungen auf europäischer und internationaler Ebene verstetigen kann.

Handlungsfeld 1: Technologieführerschaft sichern und ausbauen

Deutsche Unternehmen aus der maritimen Wirtschaft sind Weltmarktführer in wichtigen Marktsegmenten. Dieser Erfolg beruht maßgeblich auf der Forschungs- und Innovationskraft der Unternehmen. Etwa 10 Prozent ihres Umsatzes investieren maritime Unternehmen durchschnittlich in Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen. Die maritime Wirtschaft gehört damit zu den forschungsintensivsten Branchen in Deutschland. Maritime Technologien setzen Standards auch für andere Branchen, z.B. im Bereich Robotik und Sensorik. In der Hightech-Strategie der Bundesregierung werden maritime Technologien als wichtige Schlüsseltechnologien für künftige intelligente Mobilitätskonzepte adressiert. Die Entwicklung innovativer, marktfähiger Produkte und Verfahren sowie die Fähigkeit, ganze Wertschöpfungsketten entwickeln und bearbeiten zu können (Systemkompetenz), bleiben wichtige Wettbewerbsfaktoren.

Deutschland verfügt über eine breit aufgestellte und leistungsfähige maritime Forschungslandschaft. Die enge Vernetzung zwischen Wissenschaft und Wirtschaft bei Forschung und Entwicklung ist eine essentielle Stärke des deutschen Innovationsystems und ein wichtiger Faktor für ausländische Investitionen. Dies wurde auch durch die vom BMWi in Auftrag gegebene Studie zur maritimen Forschungsland-

schaft bestätigt.⁴ Die im Rahmen der Studie befragten Unternehmen sahen insbesondere in den Bereichen Wissens- und Technologietransfer (Cross-Innovation) sowie die Verfügbarkeit von Informationen zu branchenübergreifenden Technologie- und Marktentwicklungen noch Verbesserungsbedarf.

In den kommenden Jahren ist weiterhin mit einem erheblichen Innovationsschub im Bereich maritimer Technologien zu rechnen (z.B. Antriebe, Sensorik oder Datenmanagement/ Schiffsbetriebstechnik, Windenergieanlagen). Zugleich wird der globale Wettbewerb um Technologieführerschaft zunehmen. Wichtig ist daher, weiterhin verlässliche, innovationsfreundliche Rahmenbedingungen als Impulskraft für neue Technologie zu sichern.

Ziele der Bundesregierung sind:

- neue Technologiefelder und Wachstumsmärkte gemeinsam mit der Wirtschaft zu identifizieren, diese zu kommunizieren und durch gezielte Forschungs- und Innovationsförderung zu begleiten,
- Stärkung von Initiativen im Bereich Cross-Innovation sowie zu branchenübergreifenden Technologie- und Marktentwicklungen,
- innovative und umweltfreundliche Technologien im Rahmen öffentlicher Beschaffung stärker zu gewichten (Pionierfunktion),
- Förderketten von der wissenschaftlichen Forschung über industrielle Forschung und Entwicklung bis zur Markteinführung durch eine stärkere Vernetzung der Fördermaßnahmen zu erreichen,
- Forschungsk Kooperationen auf europäischer Ebene zu stärken und insbesondere kleinere und mittlere Unternehmen (KMU) mehr einzubeziehen.

Handlungsfeld 2: Internationale Wettbewerbsfähigkeit stärken

Maritime Märkte sind globale Märkte. Mehr als 90 Prozent des Jahresumsatzes der deutschen Werften werden im Auslandsgeschäft erwirtschaftet. Bei der deutschen Schiffbauzulieferindustrie liegt der Exportanteil bei rund 75 Prozent; sie ist damit weltweit führend. Unter den Welthandelsflotten nimmt die deutsche Handelsflotte den vierten Platz ein. Nach der Nationalität bzw. dem Sitz der Eigner belegt die deutsche Containerflotte, bezogen auf die Anzahl der Schiffe, sogar den ersten Rang. Die deutschen See- und Binnenhäfen gehören zu den besten Umschlagplätzen der Welt.

⁴ Vgl. Abschlussbericht zu der vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie in Auftrag gegebenen Studie zur Angebots- und Bedarfsanalyse der Institutionen, Strukturen und Netzwerke in der maritimen Wirtschaft im Bereich Forschung, Entwicklung und Innovationen aus 09/2016.

Damit die maritimen Teilbranchen ihre Marktpositionen sichern und ausbauen können, ist die Schaffung international gleicher Wettbewerbsbedingungen erforderlich. Für den Schiffsbetrieb gelingt dies durch das Regelwerk der International Maritime Organisation (IMO) bereits recht gut. Aufgrund spezifischer Markt- und Produkteigenschaften bestehen für den Schiffbau jedoch nach wie vor Handelsregeln, die den Wettbewerb verzerren. Deutschland engagiert sich daher in zahlreichen internationalen Organisationen und Gremien, um einen einheitlichen Regulierungsrahmen auf internationaler und europäischer Ebene mitzugestalten. Die Bundesregierung setzt sich im Rahmen multilateraler Handelsabkommen der WTO und bilateraler Handelsabkommen auf Ebene der Europäischen Union für diese Ziele ein. Außerdem befürwortet sie eine effiziente Anwendung der WTO-Handelsschutzinstrumente, mehr Transparenz und Kontrolle sowie Peer Reviews in den OECD-Mitgliedsländern. Im Rahmen der International Working Group on Export Credits (IWG) wirkt sie mit an der Einbeziehung aufstrebender Exportnationen in internationale Regeln für die Finanzierung von Schiffen durch Exportkreditgarantien.

Im internationalen Vergleich ist die deutsche maritime Branche deutlich mittelständisch geprägt; Deutschland verfügt über keine führenden Öl – und Gaskonzerne; deutsche Werften sind gegenwärtig bei Offshore Öl und Gas oder Tiefseebergbau nicht als Systemintegratoren engagiert. Für die gesamte deutsche maritime Industrie sind internationale Vernetzung, Präsenz auf bedeutenden internationalen Leitmes- sen, aber auch die Harmonisierung von internationalen Normungs- und Standardisie- rungsprozessen durch deutsche und internationale Initiativen essentiell für die weite- re Erschließung von Exportmärkten.

Ein wettbewerbsfähiger Schifffahrtsstandort mit einer leistungsstarken Handelsflotte ist für eine Exportnation wie Deutschland von großer gesamtwirtschaftlicher Bedeu- tung. Die Bundesregierung steht mit ihren politischen Rahmenbedingungen für mehr Wettbewerbsfähigkeit des maritimen Standortes Deutschland, eine wettbewerbsfähi- ge, qualitativ hochwertige und leistungsstarke Handelsflotte und sichere und zu- kunftsfähige Arbeits- und Ausbildungsplätze in der maritimen Wirtschaft in Deutsch- land. Entscheidend ist jetzt, dass die am Standort ansässigen Unternehmen Wert- schöpfung und hochwertige Arbeitsplätze im maritimen Cluster schaffen, auch weit über die Küstenregionen hinaus. Ausländische Unternehmen der maritimen Branche sollen für eine Ansiedlung in Deutschland attraktive Bedingungen vorfinden.

Ziele der Bundesregierung sind:

- sich durch Mitwirkung in internationalen und europäischen Gremien für chancengleiche Wettbewerbsbedingungen einzusetzen,
- einen flexiblen und einzelfallgerechten Einsatz von Finanzierungsinstrumenten durch den Bund unter Ausnutzung aller rechtlichen Handlungsspielräume fortzusetzen,
- deutsche Unternehmen in ihrem Zugang zu Auslandsmärkten zu unterstützen z.B. im Rahmen des Markterschließungsprogrammes des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie.

Handlungsfeld 3: Nationale industrielle Kernfähigkeiten im Marineschiffbau weiterentwickeln

Der Marineschiffbau, der enge Kooperationsbeziehungen zu mehr als 400 Zulieferunternehmen im gesamten Bundesgebiet unterhält, trägt mit rund einem Viertel zum Gesamtumsatz des deutschen Schiffbaus bei. Angesichts der zunehmenden Bedeutung der Seewege für die Weltwirtschaft, des sich wandelnden sicherheitspolitischen Umfeldes sowie der wachsenden Bedrohungen für die maritime Sicherheit wird die Bedeutung des Marineschiffbaus künftig steigen. Gleichzeitig sinken die Verteidigungsbudgets in den westlichen Industriestaaten, und die Beschaffungsbedarfe der Deutschen Marine verändern sich. Vor diesem Hintergrund sind Exporterfolge auf Auslandsmärkten und nationale Referenzprojekte von zentraler Bedeutung für die Grundauslastung der deutschen Marinewerften und den Erhalt einer leistungsfähigen nationalen wehrtechnischen Industrie im Marinebereich.

Ziele der Bundesregierung sind:

- eine angemessene Ausrüstung der Deutschen Marine, die den stetig steigenden Anforderungen gerecht wird, sicher zu stellen,
- sich auf EU-Ebene für eine weitere Harmonisierung der unterschiedlichen Exportkontrollpolitiken einzelner Mitgliedstaaten auf Grundlage des gemeinsamen Standpunktes der EU aus 2008 einzusetzen,
- den Dialog zur Umsetzung und Weiterentwicklung der Strategie der Bundesregierung zur Stärkung der Verteidigungsindustrie vom 8. Juli 2015 fortzusetzen.

Handlungsfeld 4: Nachhaltigkeit des Seeverkehrs gestalten - Klima- und Umweltschutz stärken

Gemessen an seiner Transportleistung ist der Seeverkehr nicht nur ein unverzichtbarer, sondern auch ein besonders energieeffizienter Verkehrsträger. Vor diesem Hintergrund sind Zuwächse im maritimen Transport durchaus positiv zu bewerten.

Gleichzeitig stellen Erfordernisse des Klima- und Umweltschutzes auch an diesen Verkehrsträger immer höhere Anforderungen, wenn Deutschland den Seeverkehr dauerhaft als nachhaltigen Verkehrsträger positionieren will. Für Wirtschaft und Industrie sind Investitionen in die Nachhaltigkeit vor allem auch eine Chance, mit innovativen Unternehmen, Produkten und Verfahren international wettbewerbsfähig zu bleiben.

Bei der Entwicklung der Regelwerke zum Klima- und Umweltschutz legt die Bundesregierung großen Wert auf einen einheitlichen Rahmen mit global gültigen Regeln für einen effektiven Schutz ohne Wettbewerbsverzerrungen. Deshalb engagiert sich Deutschland auch im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) der Vereinten Nationen für eine stetige Weiterentwicklung der bestehenden Regelwerke, insbesondere des MARPOL-Übereinkommens als zentrales Regelwerk (International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships). Vorschriften zur Behandlung von Abfällen und anderen Rückständen, zur Reduktion von Luftschadstoffemissionen, zur Einführung alternativer Kraftstoffe wie verflüssigtes Erdgas (LNG) im Seeverkehr, zur Verringerung der Einleitung von Schiffsabwässern und anderen Schadstoffen der Schifffahrt bedürfen der ständigen Anpassung, um ihre Wirksamkeit zu gewährleisten. Deutschland ist ebenfalls Mitglied der Kommission der Ostseeanrainerstaaten (Helsinki-Kommission - HELCOM). Dieses Gremium stößt wiederum wichtige Initiativen für die Arbeit der IMO an.

Für den Verkehr ist die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) das maßgebliche Instrument zur Umsetzung der Energiewendeziele. Zur inhaltlichen Weiterentwicklung der MKS sind aktuell mehrere Studien beauftragt. Im Bereich alternative Kraftstoffe konzentriert sich die Weiterentwicklung der MKS auf die Identifizierung des konkreten Handlungsbedarfs für die Bundesregierung und die beteiligte Wirtschaft mit dem Ziel, möglichst kurzfristig die Marktreife für alternative Kraftstoffe zu erreichen.

Daneben laufen konkrete Umsetzungen durch Förderprogramme und Pilotprojekte, beispielsweise zum LNG-Antrieb von Schiffen und Fähren sowie zu Einsatzmöglichkeiten von LNG zur Stromversorgung von Containerschiffen in Seehäfen („LNG Power Pacs als integrierte Energieversorgung bei Schiffen“).

Ein zentrales Ziel der MKS ist die Reduktion des Endenergieverbrauchs sowie der Beitrag des Verkehrs zur Senkung der CO₂-Emissionen. Die derzeit laufenden wis-

senschaftlichen Studien der MKS sollen als Entscheidungsgrundlagen für weitere Konzepte und Maßnahmen zur Realisierung der Energiewende im Verkehrssektor dienen. Verknüpft wird dies mit den laufenden Arbeiten zur weiteren Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID). Die Bundesregierung hat hierzu einen nationalen Strategierahmen verabschiedet.

Ziele der Bundesregierung sind:

- sich für die Entwicklung und die konsequente sowie einheitliche Umsetzung internationaler Klima- und Umweltanforderungen einzusetzen und entsprechende tragfähige Konzepte auf internationaler Ebene abzustimmen,
- Anreize für den Aufbau einer Versorgungsinfrastruktur für eine flächendeckende Nutzung alternativer Schiffs kraftstoffe sowie für die Um/-Ausrüstung von Schiffen mit der dafür erforderlichen Motorentechnologie zu setzen.

Handlungsfeld 5: Infrastruktur ausbauen und Spitzenposition des deutschen Logistikstandortes absichern

Eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur sowie leistungs- und wettbewerbsfähige Häfen sind ein wesentlicher Standortfaktor für die maritime Branche und die gesamte exportorientierte deutsche Volkswirtschaft. Die Bewältigung der prognostizierten Güterverkehre erfordert ein effizientes Verkehrsnetz, optimierte Zufahrten zu den See- und Binnenhäfen und leistungsfähige Hinterlandanbindungen. Der maritimen Logistik kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Eine leistungsfähige – wasser- und landseitige – Anbindung der deutschen Seehäfen ist ein wichtiger Wettbewerbsfaktor in der internationalen Standortkonkurrenz. Die Umsetzung des neuen Nationalen Hafenkonzepts für die See- und Binnenhäfen 2015 hat deshalb hohe Priorität.

Der neue Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 mit einem Gesamtvolumen von fast 270 Mrd. € bildet die Grundlage für die Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur des Bundes. Der Großteil der Investitionen ist dabei für Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen vorgesehen. Zudem konzentriert der BVWP 2030 die Investitionen in Aus- und Neubau verkehrsträgerübergreifend darauf, Engpässe auf Hauptachsen aufzulösen und dadurch den Verkehrsfluss im Gesamtnetz zu optimieren. Seehafenhinterlandverkehre profitieren von dieser Schwerpunktsetzung in besonderem Maße.

Ziele der Bundesregierung sind:

- Erhalt, bedarfsgerechter Ausbau und Modernisierung der Infrastruktur zur Bewältigung der prognostizierten Güterverkehre,
- Schaffung von Rahmenbedingungen, um die Häfen auch zukünftig in die Lage zu versetzen, die wirtschaftlichen und logistischen Herausforderungen zu meistern,
- Unterstützung der Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene und Wasserstraße - zur Entlastung der Straßeninfrastruktur und als Beitrag zur Erreichung der Klima- und Umweltschutzziele,
- die Vernetzung der Häfen in den Logistikketten weiter zu optimieren, damit diese ihre Rollen als Drehscheiben des nationalen und internationalen Güteraustauschs weiter ausbauen können,
- eine noch bessere Koordinierung der Hafenpolitik zwischen Bund und Ländern zu erreichen.

Handlungsfeld 6: Maritimes Know-how am Standort Deutschland stärken

Die Ausbildung qualifizierter Fachkräfte ist der Schlüssel zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen maritimen Wirtschaft. Mit seinem dualen Ausbildungssystem und leistungsfähigen Hochschulen verfügt Deutschland über eine hervorragende Ausbildungsinfrastruktur.

Die enge Vernetzung der staatlichen Bildungseinrichtungen mit Forschungsinstituten und Unternehmen zeichnen den maritimen Standort Deutschland aus. Davon profitieren alle Teilbranchen der maritimen Wirtschaft gleichermaßen, die auf das Know-how ihrer Beschäftigten angewiesen sind. Diesen bietet sich ein vielfältiger Arbeitsmarkt in einer Hochtechnologiebranche; zugleich bieten zahlreiche Unternehmen der maritimen Branchen langfristige Beschäftigungsperspektiven und hohe Übernahmequoten von Nachwuchskräften. Der Dreiklang aus exzellenten Studiengängen, einer ständigen wachsenden Zahl von Ausbildungsberufen und der einzigartigen Verbindung von theoretischen Grundlagen und Praxis im Rahmen der dualen Berufsausbildung garantiert Vielfalt und Qualität.

Die kontinuierliche Aus- und Weiterbildung von hoch qualifizierten Fachkräften ist der Schlüssel zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen maritimen Wirtschaft und damit eine wichtige Zukunftsaufgabe für Unternehmen und Bildungseinrichtungen. Insbesondere auf den steigenden Bedarf an Ingenieuren aller Fachrichtungen gilt es zu reagieren. Um den maritimen Standort zu stärken, müssen Hürden beim Übergang vom Bachelor- zum Masterstudium abgebaut und der Praxisbezug intensiviert werden. Technologische Innovationen und Anwendungen müssen bereits

während der Ausbildung stärker Eingang in die Lehrpläne finden. Unverzichtbar ist ferner eine lebenslange Weiterbildung.

Das Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt ist die Plattform, um die nationale Seeschifffahrtspolitik gemeinsam mit den Akteuren der maritimen Wirtschaft zu gestalten. In den vergangenen Jahren konnten viele positive Impulse gesetzt werden. Die Wettbewerbsbedingungen verändern sich permanent. Das Maritime Bündnis ist die entsprechende Arbeitsplattform, um hierauf reagieren zu können. Die Sicherung des maritimen Know-how in Deutschland bleibt eine vorrangige Aufgabe des Maritimen Bündnisses. Mit Unterstützung der maritimen Branchen an Land kann jungen Menschen mit Interesse an maritimen Berufen eine verlässliche Perspektive geboten werden.

Ziele der Bundesregierung sind:

- den Arbeitskräftebedarf im Maritimen Cluster zu sichern, insbesondere durch seemännische und schiffbauliche Ausbildung für Facharbeiter und Ingenieure,
- den Dialog zwischen Ausbildungsinstitutionen und maritimer Wirtschaft über die kontinuierliche Fortentwicklung von Ausbildungsinhalten zu fördern,
- das „Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt“ weiter zu entwickeln.

Handlungsfeld 7: Maritim 4.0 – Chancen der Digitalisierung nutzen

Wie andere Branchen befindet sich auch die maritime Wirtschaft in einem Transformationsprozess, der durch eine zunehmende Digitalisierung von Entwicklung, Produktion und Dienstleistungen gekennzeichnet ist. Mit dem Prozess „Industrie 4.0“ verbinden sich für die maritime Wirtschaft vor allem erhebliche Chancen: Neue Verfahren in Entwicklung, Produktion und Schiffsbetrieb lassen erhebliche Effizienzsteigerungen erwarten. So wird IT-basierte Entwicklung zu schnelleren und zielorientierteren Innovationen und deren Umsetzung in marktreife Produkte führen. Flexible und intelligent vernetzte Fertigung erlaubt kleine Serien oder die Einzelfertigung zu wettbewerbsfähigen Kosten und entsprechend den individuellen Kundenwünschen. Der 3D-Druck wird auch im maritimen Bereich künftig herkömmliche Fertigungsverfahren zumindest ergänzen. Ein zentrales Thema ist das zielorientierte Analysieren, Bewerten und Managen der Datenflüsse. Insbesondere für die Handelsschifffahrt ist die Nutzung von Daten (z.B. Wetterdaten, Navigationsdaten, Schiffsbetriebsdaten oder Daten über Schiffsladung) eine wesentliche Voraussetzung für die Optimierung des

Schiffsbetriebs wie für die Sicherstellung der Betriebsabläufe in den Häfen. Die informationstechnische Verknüpfung von Produktion und Logistik oder sog. digitales Lebenszyklusmanagement eröffnen ganz neue Geschäftsfelder. Die Nutzung der sich weiterhin rasant entwickelnden digitalen Techniken wird damit zu einem entscheidenden Wettbewerbsfaktor für die gesamte maritime Branche.

Eine wesentliche Herausforderung bei der Umsetzung von „Industrie 4.0“ besteht darin, das Know-how aus unterschiedlichen Bereichen wie dem Maschinen- und Anlagenbau, der Logistik, der Elektrotechnik sowie der Informations- und Kommunikationstechnologien zusammenzuführen. Dies kann nur in Form strategischer Partnerschaften gelingen. Ziel muss es sein, die hier bestehenden Potenziale durch Förderung einer stärkeren Kooperation innerhalb der Industrie zu heben und die Vorreiterstellung der deutschen Industrie im Bereich der intelligenten Verkehrssteuerungs- und Informationsmanagementsysteme zu sichern.

Mit den technischen Möglichkeiten müssen gleichzeitig auch die Rahmenbedingungen für Datensicherheit, Datenschutz und Verfügungsrechtmanagement richtig gesetzt werden.

Die Plattform Industrie 4.0 ist das zentrale Netzwerk für nationale und internationale Aktivitäten zur digitalen Transformation in Deutschland. Über die Plattform werden Akteure aus der Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft zusammengeführt, um inhaltliche Empfehlungen für passende Rahmenbedingungen zu geben, Unternehmen, insbesondere des Mittelstands zu mobilisieren, Informationen zu Verfügung zu stellen und die internationale Vernetzung zu diesem Themenbereich zu fördern. Die von der Plattform identifizierten Handlungsfelder werden in fünf Arbeitsgruppen bearbeitet: Standards und Normung; Forschung und Innovation; Sicherheit vernetzter Systeme; rechtliche Rahmenbedingungen und Arbeit; Aus- und Weiterbildung.

Ziele der Bundesregierung sind:

- bedarfsgerechte Forschung und Entwicklung im Bereich Industrie 4.0 durch entsprechende Schwerpunktsetzung in den maritimen Förderprogrammen sowie gezielte Förderung von Verbundprojekten weiter zu stärken,
- den Dialog zwischen den Akteuren der gesamten Wertschöpfungskette - vom Zulieferunternehmen über die Werft bis zur Reederei – zu fördern und zu moderieren,
- die Einführung internationaler Industriestandards⁵ durch gemeinsame Initiativen der deutschen Wirtschaft zu steuern und voranzutreiben.

⁵ Ggfs. Verweis auf G20 2017 → VIA4 (Digitalisierung), VID1 (Normung), IVA5 (Industrie 4.0).

Handlungsfeld 8: Mit maritimen Technologien zur Energiewende beitragen

Der Ausbau der Offshore-Windenergie ist für das Gelingen der Energiewende in Deutschland unverzichtbar. Die Offshore-Windindustrie ist ein bedeutender Wirtschafts- und Wachstumsfaktor insbesondere in den norddeutschen Bundesländern, aber auch für die Maschinenbaustandorte in Mittel- und Süddeutschland. Bei der Entwicklung und Etablierung der noch relativ jungen Offshore-Technologie spielt die maritime Wirtschaft eine Schlüsselrolle. Nur gemeinsam mit der etablierten maritimen Wirtschaft können die Potentiale der Offshore-Windenergie mit Blick auf eine sichere und mittelfristig kosteneffiziente Stromversorgung gehoben werden.

Der Ausbau und sichere Betrieb von Windparksanlagen auf See sowie deren Netzanbindung an Land erfordern die Entwicklung leistungsfähiger und innovativer Spezialschiffe ebenso wie den Bau komplexer Strukturen, Fundamente und Plattformen sowie den Ausbau von Hafeninfrastrukturen und Logistik. Die Produktions- und Hafenstandorte müssen an die Anforderungen der in ihrer Größe und Gewicht deutlich zunehmenden Windenergieanlagen sowie deren Netzanbindungen angepasst werden. Darüber hinaus ist es von entscheidender Bedeutung, dass eine enge Verzahnung zwischen dem Ausbau der Windenergieanlagen und der Netzinfrasturktur erfolgt. Um die Kosten nachhaltig zu senken, bedarf es einer fortlaufenden Weiterentwicklung der Technologien und der Möglichkeit, auch Prototypen und Pilotanlagen zu testen. Es bedarf einer noch engeren Zusammenarbeit zwischen maritimer Wirtschaft, Windenergiebranche sowie Betreibern und Herstellern der Netzanbindungen.

Darüber hinaus können innovative Energie- und Verkehrstechnologien sowie eine intelligente Sektorenkopplung in den kommenden Jahren den Beitrag des Verkehrssektors zur Energiewende deutlich ausbauen. Zur Erreichung der energiepolitischen Zielsetzungen werden künftig alternative Kraftstoffe und Antriebssysteme in den Vordergrund rücken, auch im maritimen Bereich. Nachhaltige Antriebssysteme können einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung des Energiesystems und zur Reduktion von Treibhausgasen leisten.

Ziele der Bundesregierung sind:

- die Vernetzung von Offshore-Windindustrie und maritimer Industrie durch den gezielten Austausch über den künftigen Bedarf hinsichtlich maritimer Techno-

logien für Betrieb und Wartung von Offshore-Windparks sowie über Kosten-senkungspotenziale im Technologie- und Logistikbereich weiter auszubauen

- den Dialog der Offshore-Windindustrie mit der Hafenwirtschaft über Möglichkeiten zur Erweiterung der Dienstleistungspalette im Bereich Offshore-Windenergie voranzubringen,
- Teststandorte für Windenergieanlagen, Gründungsstrukturen sowie deren Netzanbindungen zu schaffen und
- mit programmübergreifenden Forschungsinitiativen die strategische Hebelwirkung der Forschungsförderung in der Energie-, Industrie- und Technologiepolitik zu erhöhen.

Handlungsfeld 9: EU-Strategie zum „Blauen Wachstum“ aktiv mitgestalten

Ziel der langfristigen EU-Strategie „Blaues Wachstum“ ist es, das nachhaltige Wachstum in allen marinen und maritimen Wirtschaftszweigen zu unterstützen. Die Strategie ist wiederum Teil des ganzheitlichen Konzepts der EU für eine integrierte Meerespolitik. Sie basiert auf dem Gedanken, dass die Union von den Meeren und Ozeanen stärker profitiert und die Umwelt geringer belastet wird, wenn die maßgeblichen Politikbereiche koordiniert werden. Die Strategie „Blaues Wachstum“ ist der Beitrag zur Verwirklichung der Ziele der Strategie Europa 2020 für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum im Bereich der Meerespolitik.

Die Strategie „Blaues Wachstum“ bezieht sich auf spezifische Maßnahmen der integrierten Meerespolitik wie den Zugang zu Meeresinformationen, maritime Raumordnung und integrierte Meeresüberwachung. Außerdem zielt die Strategie auf regionale Maßnahmen (sog. Meeresbeckenstrategien), indem über Plattformstrukturen Maßnahmen zur Förderung von Innovation und Nachhaltigkeit, Entwicklung von Fertigkeiten und Qualifikationen, Clusterbildung sowie der Zugang zu Finanzmitteln für maritime Projekte abgestimmt werden sollen. 2014 verabschiedete die EU-Kommission die Agenda für nachhaltiges Wachstum im Ostseeraum. Bezüglich der Nordsee wurden mit Stakeholdern Optionen für eine stärkere Zusammenarbeit eruiert.

Darüber hinaus geht es um ein gezieltes Vorgehen in den Wirtschaftszweigen Aquakultur, Küstentourismus, Meeresbiotechnologien, Meeresenergien und Tiefseebergbau. Die Strategie bildet die Grundlage u.a. für die Umsetzung des EU-Forschungsrahmenprogrammes (HORIZON 2020) für den maritimen Bereich. Sie bildet gleichzeitig einen wesentlichen Maßstab für die Europäische Investitionsbank EIB bei der Finanzierung maritimer Projekte.

Ziele der Bundesregierung sind:

- die EU-Strategie „Blaues Wachstum“ aktiv mitzugestalten und Maßnahmen innerhalb der Bundesregierung zur Umsetzung der Strategie stärker zu koordinieren (*zentraler Ansprechpartner; ressortübergreifendes Gremium*),
- die Zusammenarbeit mit europäischen Partnern im Rahmen der EU-Strategie zu fördern,
- den Ansatz einer integrierten Meerespolitik für ein nachhaltiges Wachstum im Rahmen von politischen Entscheidungsprozessen zu berücksichtigen.

IV. Instrumente zur Umsetzung der Maritimen Agenda 2025

Die Ziele der Maritimen Agenda 2025 lassen sich nur erreichen, wenn der Sektor eine dynamische Entwicklung entfalten kann. Bei den im Folgenden dargestellten Instrumenten wird zwischen Querschnittsinstrumenten, die für die gesamte maritime Branche von Relevanz sind, und sektorspezifischen Maßnahmen unterschieden. Um dauerhaft zuverlässige Rahmenbedingungen für Zukunftsinvestitionen sichern zu können, sind solide Staatsfinanzen eine zwingende Voraussetzung. Alle Maßnahmen der Maritimen Agenda 2025 müssen sich daher in den Rahmen der jeweiligen Eckwerte von Bundeshaushalt und Finanzplan einfügen.

1. Maritime Koordinierung, Vernetzung und Dialogforen

Funktionierende maritime Wertschöpfungsketten – im industriellen Bereich vom Zuliefererbetrieb bis zum fertigen Produkt - sowie ein optimales Zusammenwirken der logistischen Dienstleister sind entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland. Dazu gehört auch eine effiziente Koordinierung der verschiedenen Akteure aus Politik und Verwaltung (Bund, Länder, Kommunen), Wirtschaft, Wissenschaft und Gewerkschaften sowie die Fortentwicklung maritimer Netzwerke. Maritime Netzwerke fördern die Sichtbarkeit auf europäischer und internationaler Ebene; sie sind für die im internationalen Vergleich stark mittelständisch-privatwirtschaftlich geprägte deutsche maritime Branche von essentieller Bedeutung.

Aufgabe der Bundesregierung ist es, den Rahmen für einen intensiven Dialog der verschiedenen Akteure zu schaffen, den Vernetzungsprozess aktiv zu begleiten und Kooperationsprojekte zu initiieren. Gleichzeitig stellt die Bundesregierung sicher, dass im Wege effizienter Koordinierungs-, Kooperations- und Dialogstrukturen die Ziele einer integrierten Meerespolitik auf EU-Ebene und auf nationaler Ebene frühzeitig in politische Entscheidungsprozesse einbezogen werden.

- Maritimer Koordinator, Nationale Maritime Konferenz, Dialogforen -

Der Maritime Koordinator der Bundesregierung ist beauftragt, alle Maßnahmen zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland in den Bereichen, Schiffbau und Meerestechnik, Seeschifffahrt und Häfen zu koordinieren. Ein zentrales Instrument der maritimen Koordinierung ist die Nationale Maritime Konferenz (NMK). An der seit dem Jahr 2000 regelmäßig stattfindenden Veranstaltung unter der Schirmherrschaft des jeweiligen Bundeskanzlers oder Bundeskanzlerin nehmen Experten aus Politik, Unternehmen, Verbänden, Wissenschaft, Gewerkschaften sowie Nichtregierungsorganisationen teil. Mit den im Vorfeld der 9. NMK 2015 eingeführten Branchenforen wurde das Konzept der NMK modernisiert und der Dialog mit der Branche noch transparenter und ergebnisoffen gestaltet.

Die Bundesregierung hat weitere Plattformen für den kontinuierlichen Austausch mit allen Akteuren der maritimen Wirtschaft errichtet. Hierzu zählen das Maritime Bündnis zur Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt sowie die LeaderSHIP-Initiative des Maritimen Koordinators zum Austausch mit Vertretern der maritimen Industrie, Verbänden, Gewerkschaften und Ländern. Im Rahmen des Nationalen Hafenkonzepts haben sich außerdem Bund, Länder, Hafenwirtschaft und Verbände auf einen gemeinsamen strategischen Leitfaden verständigt. Der Hafenentwicklungsdialog ist ein Bund-Länder-Gremium, in dem hafenpolitische Fragen beraten werden.

- Netzwerke -

Ein zentrales Steuerungsinstrument stellt der vom Bundeskabinett 2011 beschlossene Nationale Masterplan Maritime Technologien (NMMT) dar. Der NMMT schafft eine gemeinsame Plattform für alle maritimen Akteure (Wirtschaft, Wissenschaft und Küstenländer) mit dem Ziel, die Wachstumspotenziale der Meerestechnologien besser zu nutzen. Die vom BMWi eingerichtete NMMT-Geschäftsstelle soll den NMMT zu einer umfassenden Industriestrategie fortentwickeln und gleichzeitig für eine stärkere Wahrnehmung der facettenreichen Technologie- und Anwendungsbereiche der maritimen Industrien sorgen.

Der im Jahr 2010 von der Stiftung Offshore Windenergie eingerichtete und vom BMWi geförderte Arbeitskreis Vernetzung der maritimen Wirtschaft mit der Branche

der Offshore-Windenergie dient als Dialogplattform für Bund, Länder und Vertreter beider Branchen mit dem Ziel, gemeinsame Wertschöpfungspotenziale zu fördern. Der bisherige Schwerpunkt der Zusammenarbeit in der Planung, Entwicklung, Bau und Errichtung von Offshore-Windparks und damit verbundene Fragen zur Beschleunigung und Kostensenkung beim Netzausbau werden sich zukünftig verstärkt auch auf die Nutzung maritimer Technologien bei Betrieb, Wartung und Monitoring der Anlagen auf See ausweiten. Optimierte ineinandergreifende Prozesse über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg können zu einem Ausbau der maritimen Wertschöpfung führen. Dies kann nur gelingen, wenn die Akteure gemeinsam an den Optimierungsprozessen arbeiten. Der Arbeitskreis kann hier im Rahmen des bis Ende 2018 vom BMWi geförderten Projektes „Gemeinsam für die maritime Wirtschaft und Offshore-Windindustrie“ einen wertvollen Beitrag zur Energiewende leisten und zugleich Wachstumschancen für die maritime Wirtschaft aufzeigen.

Die Bundesregierung plant:

- das Instrument der NMK stärker auch für internationale Themen zu nutzen, um die Bedeutung globaler Entwicklungen für den maritimen Standort Deutschland zu unterstreichen,
- die erste NMK in der 19. Legislaturperiode in einem Binnenland auszurichten, um die Bedeutung der maritimen Branche für die Gesamtwirtschaft hervorzuheben
- das Maritime Bündnis zur Gestaltung der nationalen Schifffahrtspolitik gemeinsam mit allen Akteuren fortzusetzen,
- den „Arbeitskreis Vernetzung der maritimen Wirtschaft mit der Branche der Offshore-Windenergie“ insbesondere mit Blick auf Betrieb und Wartung von Offshore-Windparks fortzuentwickeln,
- Fachkonferenzen auch auf internationaler Ebene in strategisch wichtigen Handlungsfeldern auszurichten und grenzüberschreitende Industriekooperationen zu fördern,
- die EU-Kommission bei der Umsetzung ihrer Strategie „Blaues Wachstum“ aktiv zu begleiten.

2. Fortentwicklung des Nationalen Masterplans Maritime Technologien zur maritimen Industriestrategie

Die Bundesregierung wird den bislang auf die Meerestechnik fokussierten Nationalen Masterplan Maritime Technologien zu einer Strategie für die gesamte maritime Industrie in Abstimmung mit der Branche fortentwickeln. Mit der Strategie wird die maritime produzierende Industrie wie auch der maritime Dienstleistungssektor ganzheitlich abgedeckt.

Ziel des NMMT ist es, wichtige Handlungsfelder für die deutsche maritime Industrie zu identifizieren und damit einhergehende wirtschaftliche, technologische und umweltpolitische Herausforderungen zu begleiten. Mit dem Masterplan soll erreicht werden, dass der High-End-Schiffbau in Deutschland erhalten bleibt und gleichzeitig neue Zukunftsmärkte für die deutsche maritime Industrie erschlossen werden.

Die maritimen Förderinstrumente für Forschung und Entwicklung sollen gezielt anhand der im Rahmen der Industriestrategie identifizierten Themen ausgerichtet und anwendungsorientiert fokussiert werden. Dies erfordert eine enge Zusammenarbeit des für das maritime Forschungsprogramm eingesetzten Programmbeirats mit der für die Entwicklung und Umsetzung der Industriestrategie des NMMT zuständigen Geschäftsstelle.

Die Bundesregierung plant:

- den bislang auf Meerestechnik fokussierten NMMT auf die gesamte maritime Industrie auszuweiten, inklusive Schiffbau, sämtliche maritime Technologieanbieter, innovative Dienstleister für den maritimen Bereich, verschiedene Offshore-Industrien sowie der Meerestechnik,
- mit Hilfe des NMMT eine nachhaltige und langfristige Sicherung des maritimen Industriestandorts Deutschland. Dies soll durch die Identifizierung neuer maritimer Technologien für bestehende und neu entstehende maritime Märkte, der gezielten Unterstützung marktnaher Entwicklungen sowie der Förderung nachhaltiger Lösungen für die wirtschaftliche Nutzung der Meere, für die Energiewende sowie für die Rohstoff- und Nahrungsmittelversorgung geschehen,
- die Aktivitäten im Bereich der maritimen Forschung und Entwicklung eng mit dem NMMT zu verzahnen, um mit den begrenzten Fördermitteln einen möglichst hohen Wirkungsgrad zu erzielen.

3. Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation zur nachhaltigen Nutzung der Meere

Mit den Instrumenten der Technologieförderung setzt die Bundesregierung Anreize für Unternehmen, in Forschung und Entwicklung zu investieren. Mit der Hightech-Strategie der Bundesregierung soll der Innovationsprozess „von der Idee bis zum Produkt“ durch parallele Grundlagenforschung, anwendungsorientierte Forschung und Forschung zur Umsetzung in Produkte, Verfahren und Dienstleistungen verkürzt werden. Für die maritime Technologieförderung bedeutet dies eine enge Abstimmung des beim Bundesministerium für Bildung und Forschung angesiedelten Programms zur Meeresforschung mit dem vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie betreuten Forschungsprogramm und dem Innovationsprogramm Schiffbau,

um Förderketten entlang der Wertschöpfungsketten zu erreichen. Für den Bereich der Offshore-Windenergie ist mit dem Energierahmenforschungsprogramm der Förderrahmen auf innovative und kostensenkende Forschungsaspekte über den gesamten Lebenszyklus eines Windparks sowie der Netzinfrastuktur gesetzt. Sektorübergreifende und technologieoffene Programme sind für die maritime Branche ebenfalls von Relevanz.

- Förderung der Grundlagenforschung -

Die Ökosysteme der Küsten, Meere und Polarregionen gilt es nachhaltig zu schützen und dadurch die Nutzung ihrer Ressourcen und Ökosystemdienstleistungen für die Zukunft zu sichern. Die Meeresforschung muss die Basis für Entscheidungen über Anpassungsmaßnahmen und umweltschonende Nutzungs- und Wirtschaftsformen liefern. Zu diesem Zweck ist diese in die internationale Wissenschaftsplattform „Future Earth“ eingebunden, die in enger Anbindung an die Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen sowie die Übereinkünfte zum Klimaschutz und Biodiversität arbeitet⁶. Darüber hinaus leistet die deutsche Wissenschaft einen wichtigen Beitrag zum World Climate Research Programme (WCRP). Auf europäischer Ebene hat sich die Bundesregierung in die Joint Programming Initiative „Healthy and Productive Seas and Oceans“ eingebracht.

Die Bundesregierung hat 2016 das Programm Küsten-, Meeres- und Polarforschung für Nachhaltigkeit (MARE:N) veröffentlicht. Es soll das Entscheidungswissen für einen nachhaltigen Umgang mit natürlichen Ressourcen generieren und die Grundlage für eine zukunftsorientierte und innovative „Vorsorgeforschung“ legen. Weitere Beispiele für die Förderung von Forschungsprojekten sind Themen wie Gashydrate, Tiefseebergbau und Munitionsbergung, bei denen die Bundesregierung ihre finanzielle Unterstützung auf Aspekte wie Systemverständnis, Umweltverträglichkeit und die Entwicklung geeigneter Technologien fokussiert. Im Bereich Tiefseebergbau unterstützt die Bundesregierung auf europäischer Ebene (JPI Oceans) ein Forschungsprojekt zur ökologischen Begleitforschung (EcoMining).

⁶ „United Nations Framework Convention on Climate Change“ und „The Convention on Biological Diversity“

Eine international agierende und konkurrenzfähige Meeresforschung bedarf leistungsfähiger Forschungsschiffe. Dazu investiert die Bundesregierung in die Erneuerung der deutschen Ressortforschungsflotte. Ende 2014 wurde das neue Forschungsschiff SONNE in Dienst gestellt. Aktuell laufen die Vorbereitungen für die Ersatzbeschaffung der POLARSTERN. Ferner sollen die Forschungsschiffe METEOR und POSEIDON durch einen Kombibau ersetzt werden.

- Maritime Förderprogramme der Bundesregierung -

Das Programm „Maritime Technologien der nächsten Generation“ ist auf Forschungs- und Entwicklungsprojekte im vorwettbewerblichen Bereich ausgerichtet. Es unterteilt sich in die vier Forschungsschwerpunkte Schiffstechnik, Produktion maritimer Systeme, Schifffahrt und Meerestechnik. Die Bandbreite reicht von der industriellen Grundlagenforschung bis zu Pilotanlagen und Technologiedemonstratoren. Gefördert werden Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft (Werften, Zulieferer, Ingenieurbüros und Dienstleistungseinrichtungen), Hoch- und Fachhochschulen sowie außeruniversitäre Forschungseinrichtungen. Das Programm wird bis Mitte 2017 evaluiert, um den neuen Programmrahmen ab 2018 vorzubereiten. U.a. werden zukünftige Technologietrends und damit verbundene Anforderungen an die Fördersystematik untersucht. Themen wie Industrie 4.0 und Big Data werden in der Schwerpunkt-systematik des Programms Berücksichtigung finden.

Das Programm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ fördert Innovationsmaßnahmen für den Schiffbau, für Schiffsreparaturen oder -umbauten bei Handelsschiffen mit Eigenantrieb sowie bei schwimmenden oder beweglichen Offshore-Strukturen. Diese Produkt- oder Verfahrensinnovationen müssen erstmalig in der EU industriell angewendet werden. Gefördert werden Werften, die Sitz und Fertigungsstätte in Deutschland haben und den Schiffbauauftrag oder Teile davon in Deutschland ausführen. Förderfähig sind die Entwicklungs- und Fertigungskosten und die Kosten für Zulieferungen von Dritten, sofern sie sich auf die innovativen Teile des Schiffbauauftrages beziehen. Das Innovationsförderprogramm wird bis Ende 2016 evaluiert. Auf Grundlage der Evaluierung sollen Maßnahmen zur effektiveren Programmgestaltung geprüft und abgestimmt werden. Hierbei soll auch geprüft werden, ob innovative Zulieferer in die Förderkette aufgenommen werden können,

um die Wettbewerbsfähigkeit entlang der Wertschöpfungsketten weiter zu stärken. Denkbar wäre, dass der Bund den Zulieferanteil an Verbundprojekten und das kofinanzierende Bundesland den Werftanteil der Innovation fördert.

- Programm Maritime Sicherheit / Echtzeitdienste -

Der Schutz maritimer Infrastrukturen (Küsten, Häfen, Schifffahrtswege etc.) sowie die Steigerung der Ressourceneffizienz und Transportkapazität haben strategische Bedeutung für unsere gesamte Wirtschaft. Hierbei spielen Technologien im Zusammenhang mit Vernetzung, Echtzeitanwendungen und Big Data eine wichtige Rolle. Das Förderprogramm Maritime Sicherheit/Echtzeitdienste unterstützt Unternehmen im Verbund mit Wissenschaft und Forschung z.B. bei der Entwicklung von Assistenzsystemen für die (teil)autonome Schifffahrt, Navigationslösungen zur effizienten Routenführung sowie Überwachung des Hafenverkehrs und der Hafenlogistik. Dadurch können auch Unternehmen der Informationstechnologie sowie Datendienstleister unter Nutzung von z.B. Satellitendaten neue Geschäftsfelder erschließen. Das Programm wurde nach dem erfolgreichen Start in die bestehende maritime FEI-Förderstruktur integriert und wird als wichtiger Bestandteil fortgesetzt.

- Förderprogramm für zivile Sicherheitstechnologien -

Das im Aufbau befindliche Innovationsprogramm zur Unterstützung von Diversifizierungsstrategien dient der Förderung von Innovationen von Unternehmen der Verteidigungsindustrie im Bereich ziviler Sicherheitstechnologien. Gerade im Zusammenwirken von Unternehmen aus dem militärischen und zivilen Bereich bestehen erhebliche Synergiepotenziale. BMWi wird zu dem Programm eine Förderrichtlinie veröffentlichen.

- Förderung innovativer Hafentechnologien (IHATEC) -

Ziel des Hafen-Förderprogramms „Innovative Hafentechnologien“ (IHATEC) ist es, die Häfen zu unterstützen, Güterumschläge zu optimieren und Arbeitsplätze zu erhalten und zu schaffen.

Im Kontext der dynamischen Entwicklung der Schifffahrt, der Herausforderungen der zunehmenden Digitalisierung der maritimen Logistikketten und des zunehmenden internationalen Wettbewerbs wird eine Steigerung der Attraktivität und Leistungsfähigkeit der Hafenwirtschaft als logistisches Gesamtsystem verschiedener Akteure

erforderlich. Dabei unterstützt die Bundesregierung die deutschen Häfen bei der Erforschung und Entwicklung innovativer Hafentechnologien sowie bei den Umschlagverfahren mit dem 2016 aufgelegten Förderprogramm für Innovative Hafentechnologien (IHATEC). Es ist mit einem Gesamtbudget von ca. 64 Millionen Euro ausgestattet und über fünf Jahre aufgelegt. Es zielt im Wesentlichen darauf ab, den Güterumschlag, die Fahrgastdienste in den Häfen und den Zu- und Ablaufverkehr zu optimieren, die digitale Infrastruktur zu verbessern, die stärkere Nutzung der IT in den Häfen und den Logistikketten voranzutreiben und Hafentechnologien für den Umwelt- und Klimaschutz zu verbessern.

- Sektorübergreifende Programme -

Im Rahmen der Fortführung des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoffzellen- und Brennstoffzellentechnologie (NIP, Programmlaufzeit 2016 - 2025) fördert die Bundesregierung mit dem Leuchtturmprojekt e4ships die Verwendung von Wasserstoff in der Binnen- und Seeschifffahrt. Nachdem Machbarkeit und Kosteneffizienz nachgewiesen sind, sollen die Brennstoffsysteme zur Marktreife weiterentwickelt werden.

Dieser Ansatz wird durch das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) mit einer befristeten Förderung von Vorhaben im Bereich der Um- und Ausrüstung von Schiffen auf LNG-Antrieb weiter verfolgt. Eine entsprechende Förderrichtlinie soll noch 2016 veröffentlicht werden und wird einen Zuschuss für die Investitionsmehrkosten für die Aus- und Umrüstung von See- und Binnenschiffen gewähren. Das BMVI unterstützt zudem bereits mit dem technologieoffenen Förderprogramm für die Modernisierung der Binnenschifffahrt alternative Antriebe in diesem Bereich.

Um die Energiewende voranzubringen, unterstützt die Bundesregierung die Forschung, Entwicklung und Erprobung neuer Energietechnologien mit ihrem 6. Energieforschungsprogramm. Zur synergetischen Erschließung der Potenziale von innovativen Antriebstechnologien für die Energiewende plant das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) eine programmübergreifende Forschungsinitiative, um Systemzusammenhänge im Energie- und Mobilitätsbereich zu adressieren. Positive Effekte der Sektorenkopplung durch „Power-to-Fuel“ (PtF)-Technologien sind u.a. durch hocheffiziente Gasantriebe und den Einsatz von regenerativ erzeugtem

Gas möglich. Die deutsche maritime Industrie verfügt schon heute über hohe Systemkompetenzen in diesem Bereich. Eine Förderbekanntmachung soll noch in 2016 veröffentlicht werden.

Im Rahmen der regionalen Strukturpolitik sind Infrastrukturvorhaben zur Errichtung oder zum Ausbau von Hafeninfrastruktureinrichtungen förderfähig. Die Vorhaben müssen bei der EU-Kommission notifiziert werden. Im Rahmen der Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) übernimmt der Bund die Hälfte der Ausgaben der vom Land bewilligten Projekte.

- Europäische Programme und EU-Projektförderung -

Auf Ebene der Europäischen Union erfolgt Technologieförderung überwiegend über das EU-Rahmenprogramm für Forschung und Innovation (HORIZON 2020) mit einem Gesamtbudget von 75 Milliarden Euro. HORIZON 2020 baut auf 3 Säulen auf: Über die 1. Säule Wissenschaftsexzellenz können Forschungsinstitute Projektförderungen beantragen. Über die 2. Säule kann innovativen KMU Beteiligungs- und Wagniskapital bereit gestellt werden. Im maritimen Bereich stellt die Agentur für KMU (EASMA) Fördermittel unter den Überschriften Blue Careers, Blue Labs und Blue Technology zur Verfügung. Über die 3. Säule Gesellschaftliche Herausforderungen kann die Industrie Projektmittel beantragen. Maritime Themen werden über die Themen „Verkehr“ sowie „Klimaschutz, Umwelt“ (u.a. Tiefseebergbau) gefördert.

Die Bundesregierung wird sich für die Interessen der deutschen maritimen Wirtschaft weiterhin in den einzelnen Programmkomitees für die passgenaue Gestaltung des Programms einsetzen. Über die Technologieplattform WATERBORNE kann die maritime Branche ihre Forschungsschwerpunkte einbringen.

Weitere EU-Förderinstrumente im Bereich Forschung, Technik und Innovation sind der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), Mittel aus Strukturfonds sowie Darlehen der Europäischen Investmentbank (EIB) im Rahmen des TEN-T Programms (Trans-European Transport Network) sowie das EU-Förderprogramm der Connecting Europe Facility (CEF) für Infrastruktur.

Über die **ERA-NET-Förderung** stärkt die EU-Kommission die strategische Koordinierung nationaler Förderprogramme über die Finanzierung von Netzwerken. Die Bundesregierung hat zwischen 2008 und 2015 für Verbundprojekte des ERA-NET MAR-TEC – Maritime Technologies – circa 17 Millionen Euro bereitgestellt, die durch Mittel der EU-Kommission ergänzt wurden. Die Finanzierung von Netzwerken soll im Rahmen von HORIZON 2020 durch die Einrichtung eines ERA-NET Cofund abgelöst werden. Die Förderung erfolgt künftig im Wege gemeinsamer Aufrufe zur Einreichung von Projekten im Bereich transnationaler Forschung und Innovation mit einer „top-up“-Finanzierung durch die EU-Kommission. Die Bundesregierung wird sich weiterhin für die ERA-Förderung engagieren. Ein unter der Führung von Deutschland mit 14 weiteren Staaten eingereichter ERA-NET Cofund-Antrag im Bereich BLUE GROWTH wurde von der EU-Kommission bewilligt. Danach wird das Konsortium 21 Millionen Euro (davon 6 Millionen Euro Bundesmittel) und die EU-Kommission 10 Millionen Euro für einen gemeinsamen Projektauftrag (voraussichtlich November 2016) zur Verfügung stellen.

Die Nationale Kontaktstelle Schifffahrt und Meerestechnik berät im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) Forschungseinrichtungen und Unternehmen kostenlos über die Möglichkeiten einer EU-Forschungsförderung im Bereich Schifffahrt und Meerestechnik. Das Dienstleistungsangebot umfasst u.a. die Bereitstellung von Informationen über die Möglichkeiten zur Teilnahme an aktuellen Verbundprojekten, über passende Förderinstrumente sowie über Antrags- und Förderverfahren. Die NKS ist beim Projektträger Jülich angesiedelt und Teil des vom TÜV-Rheinland koordinierten NKS-Netzwerkes Intelligenter, Umweltfreundlicher und Integrierter Verkehr.

Die Bundesregierung plant:

- die Bündelung der drei maritimen Förderprogramme des BMWi im Bereich Forschung, Entwicklung und Innovation unter einen Haushaltstitel „Maritime Technologien - Forschung, Entwicklung und Innovation“, um die Sichtbarkeit der Mittel für die maritime Wirtschaft zu erhöhen und eine flexiblere und bedarfsgerechte Nutzung der zur Verfügung gestellten Mittel zu gewährleisten,
- die stärkere inhaltliche Verzahnung der maritimen Fördermaßnahmen mit dem Ziel des Aufbaus von Förderketten und des Ausbaus von Systemkompetenz,
- auf Grundlage der Evaluierungen des maritimen FuE-Programms und des Innovationsförderprogramms „Schiffbau“ weitere Maßnahmen für einen noch effizienteren Mitteleinsatz zu prüfen.

- Auf der Grundlage der vom BMWi beauftragten Studie zu Forschungsangeboten und –strukturen im maritimen Bereich eine Roadmap zur künftigen Ausrichtung der Forschungsförderung für maritime Unternehmen in Deutschland zu erstellen, die alle maßgeblichen Akteure gemäß ihren Verantwortlichkeiten einbezieht; u.a. einen Prozess zur Stärkung von Cross-Innovation anzustoßen und Verbundprojekte mit Cross-Innovation Elementen gezielt zu fördern
- Forschungs- und Innovationskompetenz von KMU durch passgenaueren Zuschnitt bestehender Förderprogramme weiter zu stärken
- Führende Mitgestaltung europäischer Kooperationsprojekte durch aktive Nutzung des neuen EU-Co-Fund-Instrumentariums, um den Zugang deutscher Unternehmen zu EU-Fördermitteln zu sichern und auszubauen

4. Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen - Umsetzung 2025

Das im Januar 2016 vom Bundeskabinett verabschiedete Nationale Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen ist Teil der langfristigen verkehrspolitischen Strategie der Bundesregierung zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Logistikbranche.

Bedarfsgerechte Infrastruktur sowie leistungs- und wettbewerbsfähige Häfen sind ein wesentlicher Standortfaktor für die maritime Branche und die gesamte exportorientierte deutsche Volkswirtschaft. Nahezu jeder Wirtschaftszweig ist auf funktionierende Häfen und gut ausgebaute Infrastrukturen angewiesen. Ohne die Leistungen der Häfen wäre Deutschlands Rolle als eine der führenden Exportnationen der Welt nicht möglich.

Die Bewältigung der prognostizierten Güterverkehre erfordert auch zukünftig ein effizientes Verkehrsnetz, optimierte Zufahrten zu den See- und Binnenhäfen und leistungsfähige Hinterlandanbindungen. Der maritimen Logistik kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts für die See- und Binnenhäfen hat deshalb hohe Priorität. Es ist der strategische Leitfaden für die Hafenpolitik der nächsten zehn Jahre.

Die Bundesregierung verfolgt damit die Ziele, die Häfen auch zukünftig in die Lage zu versetzen, die wirtschaftlichen und logistischen Herausforderungen zu meistern, die Wettbewerbsfähigkeit der See- und Binnenhäfen als Drehscheiben des nationalen und internationalen Warenaustauschs und zentrale Güterverteilzentren weiter zu verbessern, die Verlagerung von Güterverkehr auf Schiene und Wasserstraße zu unterstützen sowie zum Erreichen der Klima- und Umweltschutzziele der Bundesregierung beizutragen. Qualifiziertes und hoch motiviertes Personal sowie angemessene

ne Maßnahmen für die Sicherheit und Gefahrenabwehr in den Häfen sind dafür unerlässlich.

Das Nationale Hafenkonzept umfasst 155 Maßnahmen und soll alle Akteure bei der Bewältigung der zukünftigen Herausforderungen unterstützen und einen gemeinsamen Handlungsrahmen bieten.

Die Bundesregierung plant:

- [BMVI mit der Bitte um Zulieferung]
-
-

5. Sicherung des Schifffahrtstandortes

Deutschland ist als eine der führenden Exportnationen auch weltweit eine der größten Schifffahrtsnationen. Die maritime Wirtschaft steht bundesweit für einen jährlichen Gesamtumsatz von rund 54 Milliarden Euro, und die Containerschifffahrt ist mit einem internationalen Marktanteil von rund 30 Prozent führend. Die Tonnage der deutschen Flotte hat sich dabei in den vergangenen zehn Jahren verdoppelt. Diese Leistungsbilanz macht Deutschland zu einem Spitzenstandort für die Seeschifffahrt.

Aufgabe der Bundesregierung ist es, das Erreichte hohe Niveau zu halten und weiter auszubauen. Zugleich gilt es, die Seeschifffahrt in das digitale Zeitalter zu begleiten. Der digitale Wandel kommt einer Effizienzrevolution für die Seeschifffahrt gleich und trägt dazu bei, dass Deutschland bei den Standortbedingungen an der Spitze bleibt. Deutschland setzt hier schon heute Maßstäbe und ist Vorreiter für die Mobilität 4.0 – mit elektronischen Schiffssicherheitszeugnissen und einer vollautomatisierten Logistik wie im Hamburger Containerterminal. Darüber hinaus unterstützt der Bund die Schifffahrtsunternehmen mit einem modernen Flaggenstaatenmanagement.

Die Bundesregierung plant:

- [BMVI mit der Bitte um Zulieferung]
-
-

6. Außenwirtschaftsförderung

Für die exportorientierte maritime Wirtschaft ist die Erschließung von Auslandsmärkten Basis für den langfristigen Erfolg. Gerade für kleinere und mittlere Unternehmen ist es häufig schwer, die hierfür erforderliche Präsenz auf den internationalen Märkten sicherzustellen. Die Bundesregierung unterstützt deutsche Unternehmen bei der Herausforderung, ausländische Märkte zu erschließen und zu sichern. Unter der neuen Dachmarke „Mittelstand Global“ sind die Förderangebote des BMWi zur Auslandsmarkterschließung neu geordnet und stärker organisatorisch sowie thematisch gebündelt worden.

- Markterschließungsprogramm -

Das 2012 vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) gestartete Programm "Maßnahmen zur Erschließung von Auslandsmärkten für kleine und mittlere Unternehmen des produzierenden Gewerbes und für Dienstleister" (MEP) unterstützt Unternehmen dabei, sich international zu positionieren. Seit 2016 wird auch der Bereich „Maritime Wirtschaft“ verstärkt gefördert. Die Angebote des MEP sind in Module unterteilt, die sowohl für sich alleine stehen als auch untereinander kombiniert werden können. Folgende Module stehen den Unternehmen der maritimen Wirtschaft offen: „Marktinformation“, „Markterkundung“, „Geschäftsanbahnung“, „Einkäufer- und Informationsreisen“, „Managerfortbildung“ und „Messebeteiligungen“.

Ferner unterstützt das BMWi mit seinem Auslandsmesseprogramm die Beteiligung von Unternehmen an Messen und Ausstellungen im Ausland. Im Bereich der maritimen Wirtschaft werden hauptsächlich die Themenbereiche Boote, Bootszubehör, Schiffbau, Hafenausrüstung sowie Meerestechnik abgedeckt.

Die Auslandshandelskammern und die Außenwirtschaftsgesellschaft des Bundes „Germany Trade and Invest“ (GTAI) informiert über die Weltmärkte und bietet mit ihrem umfangreichen Informationsangebot vor allem kleinen und mittelständischen Unternehmen eine kompetente und verlässliche Entscheidungsgrundlage zur Erschließung dieser Märkte. So hat sie zwischen 2012 bis 2016 insgesamt rund 80 Berichte zu ausgewählten Spezialthemen der maritimen Wirtschaft für die verschiedensten Länder veröffentlicht.

- Politische Flankierung -

Neben den Angeboten zur Auslandsmarkterschließung ist insbesondere bei Großprojekten eine politische Flankierung wichtig. Neben regelmäßigen Besuchen wichtiger Leitmesse durch hochrangige Regierungsvertretern gehören hierzu auch enge bilaterale Beziehungen auf Regierungsebene zu wichtigen Partnerländern im Rahmen regelmäßiger Regierungskonsultationen. Exporterfolge auf Auslandsmärkten und nationale Referenzprojekte sind auch für die deutschen Marinewerften von zentraler Bedeutung, da dadurch eine Grundauslastung bei den Werften gesichert und eine leistungsfähige nationale wehrtechnischen Industrie im Marinebereich erhalten werden kann. Die politische Flankierung von Exporten im Marinebereich erfolgt nach der Einzelfallentscheidung im Einklang mit den Politischen Grundsätzen der Bundesregierung für den Export von Kriegswaffen und Rüstungsgütern aus dem Jahr 2000. Eine Unterstützung kann insbesondere bei Aktivitäten der Industrie in EU-, NATO- und der NATO gleichgestellten Ländern erfolgen. Eine Flankierung kann auch auf Drittstaaten ausgedehnt werden, wenn im Einzelfall im Rahmen des Außenwirtschaftsrechts zu schützende Belange des friedlichen Zusammenlebens der Völker oder der auswärtigen Beziehungen nicht gefährdet sind.

- Risikoabsicherung und Finanzierung -

Eine passgenaue und bedarfsgerechte Schiffsfinanzierung sowohl für die Bauzeit als auch für langfristige Anschlussfinanzierungen ist einer der maßgeblichen Eckpfeiler im internationalen Wettbewerb und mit entscheidend bei der Vergabe von Aufträgen. Die zunehmende Ausrichtung auf den Spezialschiffbau trägt zur Stabilisierung des deutschen Marktes bei, ist jedoch mit steigenden Baupreisen, längeren Bauzeiten sowie höheren technischen Risiken verbunden; dies wirkt sich negativ auf die Finanzierungsbereitschaft der Banken aus. Die Bundesregierung unterstützt deutsche Unternehmen bei der Umsetzung und Finanzierung von internationalen Projekten u.a. mit Exportkreditgarantien („Hermesdeckungen“) und Investitionsgarantien. Der Schiffssektor gehört traditionell zu den wichtigsten Branchen für die Exportkreditgarantien des Bundes.

Allein 2015 wurden deutsche Exporte in Höhe von 25,8 Milliarden Euro mit Exportkreditgarantien abgesichert. Im Einzeldeckungsbereich betrug das Absicherungsvolumen 16 Milliarden Euro, davon entfielen 5,1 Milliarden Euro auf den Schiffssektor.

Die Hermesdeckungen sind ein bedeutender Bestandteil der deutschen Ausfuhrförderungspolitik. Die Unterstützung der Schiffbauindustrie im Bereich Bauzeit- und Werftenfinanzierung liegt in der Verantwortung der Bundesländer. Vom Großbürgschaftsprogramm des Bundes (parallele Bund-/ Landesbürgschaften) ist der Schiffbau ausgenommen; es gilt zudem nur für die ostdeutschen Bundesländer. Im Zuge des Auslaufens des Solidarpaktes Ende 2019 wird auch die Ausrichtung des Großbürgschaftsprogramms diesbezüglich zu überprüfen sein.

Mit dem 2008 eingeführten Schiffs-CIRR-Programm werden deutsche Werften im internationalen Wettbewerb unterstützt, indem der Bund eine Zinsausgleichsgarantie für den Besteller eines Schiffs bei einer deutschen Werft herauslegt. Durch dieses international übliche und bei der OECD verankerte Förderprogramm soll ein „level playing field“ mit den OECD-Ländern hergestellt werden. Mit dem Schiffs-CIRR-Programm werden deutsche Werften bei der Fokussierung auf den Spezialschiffbau (Kreuzfahrtschiffe, Fähren, Offshore-Schiffe) bei der Auftragsgewinnung unterstützt.

-Maßnahmenpaket zur Stärkung der Wettbewerbssituation deutscher Unternehmen-

Im Oktober 2016 hat die Bundesregierung die Eckpunkte eines Strategiepapiers „Neue Impulse für den internationalen Wettbewerb um strategische Großprojekte-Chancen für Deutschland verbessern“ beschlossen. Mit den in den Eckpunkten genannten Maßnahmen wird die Wettbewerbsposition deutscher Unternehmen bei strategischen Großprojekten im Ausland gestärkt. Zentrale Handlungsfelder sind die bessere Koordinierung innerhalb der Bundesregierung und die Fokussierung der bestehenden Förderinstrumente auf den Bedarf deutscher Unternehmen.

Mit ihrem Strategiepapier trägt die Bundesregierung insbesondere der Tatsache Rechnung, dass Wettbewerber aus Asien bei industriellen Großprojekten mit systematischer politischer Unterstützung und umfassenden Finanzierungsangeboten auftreten. Mit dem in den Eckpunkten enthaltenen Maßnahmenpaket soll hier entgegengesteuert werden.

Im Einzelnen legt das Strategiepapier folgende Maßnahmen fest:

Bessere Koordinierung bei Projekten im strategischen Interesse der Bundesregierung. Hierfür wird ein Beauftragter eingesetzt und eine Koordinierungsstelle im BMWi geschaffen.

Bessere Nutzung der bestehenden Außenwirtschaftsinstrumente. Dies kann im Einzelfall die Finanzierung von Machbarkeitsstudien, die Übernahme von 100 % - Garantien oder die erweiterte Berücksichtigung von ausländischen Zulieferungen bei Exportkreditgarantien umfassen.

Verbesserung der Finanzierungsinstrumente für strategisch relevante Projekte im Einzelfall, insbesondere durch den Einsatz von KfW-Mitteln zum OECD-Mindestzinssatz in sogenannten „Matching-Situationen“, in denen Anbieter außerhalb der OECD Finanzierungen zu sehr günstigen Konditionen anbieten.

Intensivierung der internationalen Initiativen, insbesondere durch Begleitung der Bankenregulierung nach Basel III und Basel IV.

Die Bundesregierung plant:

- die Instrumente im Bereich der Außenwirtschaftsförderung für die Unternehmen der maritimen Branche weiterhin effizient zu nutzen und fortzuentwickeln,
- die Fortsetzung des Markterschließungsprogramms eine stärkere politische flankierung von wichtigen Referenzprojekten, u.a. für Schlüsseltechnologien,
- Abschluss von bilateralen Ressort- oder Regierungsvereinbarungen, wenn die Chancen deutscher Unternehmen bei großen ausländischen Beschaffungsvorhaben im Marinebereich verbessert werden können und dies den außen- und sicherheitspolitischen Interessen der Bundesregierung entspricht,
- die Fortführung der Bundesprogramme bei Hermes Exportkreditgarantien und Schiffs-CIRR,
- die Überprüfung von möglichen Spielräumen des Bundes im Bereich der Bauzeit- und Werftenfinanzierung im Zusammenhang mit der Neuausrichtung des Großbürgerschaftsprogramms ab 2020 unter Berücksichtigung der damit verbundenen Risiken für den Bundeshaushalt.

7. Ausbildung und Beschäftigung

Mit zunehmender Komplexität auch der maritimen Produktion und der Nutzung neuer Informationstechnologien in Schifffahrt und Hafenlogistik werden die Anforderungen an qualifiziertes maritimes Fachpersonal weiter steigen. Die Fachkräftesicherung bleibt eine zentrale Zukunftsaufgabe. Gleichzeitig bleiben Lohnkosten ein erheblicher Wettbewerbsfaktor für die international agierende Branche. Funktionierende Sozial-

partnerschaften haben sich für die maritime Branche als wichtiger Standortfaktor erwiesen.

- Fachkräftesicherung für die maritime Branche -

Die bestehenden maritimen Studienangebote sowie die gewerbliche duale Berufsausbildung stellen eine sehr gute Basis für die Ausbildung des maritimen Nachwuchses dar. Eine enge Kooperation insbesondere der für die Ausbildungseinrichtungen zuständigen Länder, auch mit Blick auf die notwendige Fortentwicklung der Ausbildungsinhalte sind Grundlage des Erfolgs. Zukunftsmärkte wie die Offshore-Windenergie sollten auch künftig durch den Ausbau von Qualifikationsangeboten begleitet werden.

Die Bundesregierung plant:

- den engen Dialog mit den Ländern, Vertretern der Wirtschaft sowie Gewerkschaften über die notwendige Anpassung von Ausbildungsstrukturen, u.a. an neue Herausforderungen wie „Digitalisierung“, im Rahmen der bestehenden Plattformen (z.B. AK Vernetzung für den Bereich Offshore-Wind) fortzuführen.

8. Klima und Umweltschutz in der Seeschifffahrt

Schifffahrt bewegt sich im Spannungsfeld zwischen ökonomischen Notwendigkeiten und ökologischen Schutzerfordernissen. Die Balance zwischen diesen Polen bildet die Entwicklung einer möglichst effizienten, nachhaltigen Schifffahrt. Mit dieser Zielsetzung verbinden sich Herausforderungen und wirtschaftliche Perspektiven. Um beiden Aspekten in einer weltweit tätigen Branche gerecht zu werden, bedarf es eines global gültigen Rechtsrahmens, der die Interessen aller Beteiligten berücksichtigt.

Mit der Ausweisung von Überwachungsgebieten von Schiffsemissionen kann ein Beitrag zur Verbesserung des Klima- und Umweltschutzes in der Seeschifffahrt geleistet werden. Die Ausweisung von Schwefelemissions-Überwachungsgebieten (SECA) auf Nord- und Ostsee hat zu einer erheblichen Reduzierung des Schadstoffausstoßes geführt. Zusätzlich wurde bei der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) die Ausweisung von Überwachungsgebieten für Stickstoffoxid (NOx)-Emissionen von Schiffen auf Nord- und Ostsee mit Anwendungsdatum 01.01.2021 beantragt.

Die Entwicklung alternativer Antriebe und die Etablierung neuer Schiffskraftstoffe bieten großes Potenzial für die Einhaltung strengerer Umweltanforderungen. Gleichzeitig eröffnen sie ein Geschäftsfeld für die innovativen Unternehmen der deutschen Schiffbau- und Zulieferindustrie. Dabei können die Schiffe des Bundes eine Vorbildfunktion übernehmen.

Mit der Ratifizierung des Klimaschutz-Übereinkommens von Paris wächst der Druck auf die Schifffahrt, einen Beitrag zum internationalen Klimaschutz zu leisten. Dem entsprechend haben die Mitgliedstaaten der Internationalen Seeschifffahrt Organisation (IMO) im dortigen Meeresumweltausschuss die Diskussionen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen aus der Seeschifffahrt zuletzt deutlich intensiviert. Neben der Verabschiedung eines Datenerhebungssystems zur Erfassung der Effizienz von Seeschiffen sind nun intensive Verhandlungen angelaufen, auf welche Weise die Seeschifffahrt über die IMO zur Reduzierung ihrer Treibhausgasemissionen beitragen kann. Das BMVI hat diese Diskussion um einen „angemessenen Beitrag (fair share)“ der Seeschifffahrt maßgeblich mit angestoßen und wird das Thema dort auch mit Nachdruck weiter verfolgen.

Die Bundesregierung plant:

- sich weiterhin aktiv an der Ausgestaltung einschlägiger Regelungen zum Klima- und Umweltschutz auf internationaler Ebene zu beteiligen und die Ausweisung weiterer ECA zu unterstützen,
- die Einführung neuer Kraftstoffe und Antriebssysteme zu unterstützen. In diesem Rahmen hat das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur eine Förderrichtlinie zur Aus- und Umrüstung von Schiffsmotoren auf LNG-Betrieb entwickelt.
- Schiffe im Geschäftsbereich der Bundesressorts verstärkt auf eine Aus-/Umrüstung mit LNG-Antrieben zu prüfen,
- die Einführung des von der IMO beschlossenen weltweiten Datenerhebungssystems für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen zu unterstützen und die entsprechende Anpassung des europäischen MRV-Systems voranzubringen,
- die Festlegung eines langfristigen Beitragsziels der Schifffahrt zur CO₂-Reduktion in der IMO zu erarbeiten.

9. Öffentliche Beschaffung

Das Spektrum der Vergabe durch öffentliche Auftraggeber des Bundes im Bereich der maritimen Wirtschaft reicht von der Beschaffung von Spezialschiffen bspw. für den Zoll oder die Bundesschifffahrtsverwaltung und dem Bau von technologieintensiven Forschungsschiffen wie die Polarstern II, über die Instandsetzung der Schiffe, die

Komponentenbeschaffung bis hin zu maritimen Dienstleistungen. Auch der Marine-schiffbau fällt unter das öffentliche Auftragswesen.

Die öffentliche Hand kann als „Einkäufer am Markt“ ein wichtiger Innovationstreiber sein und hat eine besondere Vorbildfunktion für die Durchsetzung hoher sozialer und umweltbezogener Standards. Gerade bei langlebigen Wirtschaftsgütern wie Schiffen, die z.T. eine Lebensdauer von mehr als 30 Jahren haben, sind Betriebskosten (u.a. Energieverbrauch) sowie sog. Lebenszykluskosten (u.a. Wartungsintensität) wichtige Faktoren für die Effizienz und Qualität des Beschaffungsguts.

- Rahmenbedingungen für öffentliche Beschaffung im maritimen Bereich -

Schiffsneubauten überschreiten regelmäßig den Schwellenwert für eine europaweite Ausschreibung. Hinzu kommt die technische Komplexität von Schiffsaufträgen, die umfassende technische Planungen bei der Erstellung der Leistungsbeschreibung und der Festlegung der Zuschlagskriterien im Vorfeld der öffentlichen Bekanntmachung sowie eine intensive Begleitung des Schiffsbaus durch Projektmanagement bedeuten.

Mit dem Gesetz zur Modernisierung des Vergaberechts vom 17.02.2016 (BGBl. I 203) wurden Aspekte der Qualität und Innovation sowie soziale und umweltbezogene Aspekte weiter gestärkt. Erstmals wird im Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen der gesamte Ablauf des Vergabeverfahrens von der Leistungsbeschreibung bis zum Zuschlag vorgezeichnet und klargestellt, welche strategischen Anforderungen in welchem Stadium des Vergabeverfahrens gestellt werden dürfen. Durch die Vorgabe bestimmter Merkmale wie z.B. Anforderungen an die verwendeten Materialien, zur Lebensdauer des Produkts oder zur Bereitstellung von Dokumentation und Kundenservice kann der öffentliche Auftraggeber sicherstellen, dass nur solche Angebote eine Chance auf den Zuschlag bekommen, die bestimmte qualitative, innovative, soziale oder umweltbezogene Aspekte umsetzen.

Bei der wettbewerblichen Beschaffung von Schiffen und Booten durch öffentliche Auftraggeber ist zu beachten, dass im europäischen Binnenmarkt für alle Unternehmen gleiche Wettbewerbsbedingungen gelten. Dazu gehören vor allem gleiche Rahmenbedingungen im Vergabeprozess. Dies ist gerade für die privatwirtschaftlich strukturierten kleinen und mittleren Unternehmen in Deutschland und die deutsche

Verteidigungsindustrie im Verhältnis zu europäischen Wettbewerbern von hoher Bedeutung.

- Beschaffung für die deutsche Marine -

Für die maritime Industrie sind öffentliche Aufträge von größter Bedeutung, da Behördenschiffe bzw. Marineschiffe für die exportausgerichtete Branche wichtige Referenzprojekte für den internationalen Markt darstellen.

Die Bundesregierung hat eine Strategie zur Stärkung der Verteidigungsindustrie in Deutschland verabschiedet, die in das im Juli 2016 verabschiedete Weißbuch zur Sicherheitspolitik eingeflossen ist. Das Zehn-Punkte-Programm sieht neben der Stärkung des europäischen Rahmens für die Verteidigungsindustrie und einer engeren Kooperation mit den europäischen Partnern den Erhalt von nationalen verteidigungsindustriellen Schlüsseltechnologien vor. Als für den Marinebereich relevante Schlüsseltechnologien wurden Sensorik und Unterwassereinheiten identifiziert. Im Rahmen von Beschaffungsentscheidungen soll bei der Abwägung außen-, europa- und verteidigungspolitischer Interessen der Erhalt der verteidigungsindustriellen Schlüsseltechnologien besondere Berücksichtigung finden.

Mit der „Agenda Rüstung“ verfolgt das Bundesministerium der Verteidigung das Ziel, das Rüstungswesen transparenter, effektiver und moderner zu gestalten. Hiervon umfasst ist ein strukturierter Dialog mit der Industrie.

Die Bundesregierung plant:

- qualitative, innovative, soziale oder umweltbezogene Aspekte bei Beschaffung von Behördenbooten durch den Bund zu stärken und den Beschaffungsprozess effizienter zu gestalten
- über die Vergabestellen vertiefte Informationen zum allgemeinen Ablauf von Beschaffungsverfahren für interessierte Unternehmen zur Verfügung zu stellen und den Austausch zu technischen Anforderungen für die Gewährleistungen von Spezifikationsmerkmalen und zu aktuellen innovativen Verfahren im Bereich Schiffbau zu fördern
- Innovationen bei öffentlichen Beschaffungen in der maritimen Wirtschaft stärker zu berücksichtigen und bei der Projektförderung im Rahmen von FuE-Programmen aufzugreifen

Bei der Beschaffung für die Marine plant die Bundesregierung:

- verstärkte internationale Kooperationen durch gemeinsame Beschaffungsprogramme mit den europäischen Partnern
- regelmäßige Prüfung der Liste verteidigungsindustrieller Schlüsseltechnologien

- Verbesserung der Transparenz in der Beschaffung; u.a. durch Definition von Bedarfen und Anforderungen im Rahmen einer militärischen Seeschifffahrtsstrategie im engen Dialog mit der Wirtschaft