

Eckpunkte einer Maritimen Agenda 2025

I. Maritime Wirtschaft: Schlüsselbranche mit hohem Wachstumspotential

Die maritime Wirtschaft ist von zentraler Bedeutung für die Exportnation Deutschland. Rund 95 % des interkontinentalen Warenaustauschs erfolgen über den Seeweg. Die deutsche Industrie ist auf eine sichere Versorgung mit Rohstoffen und Energieträgern angewiesen. Deutschland hat daher ein überragendes Interesse an einer leistungsstarken, international wettbewerbsfähigen maritimen Wirtschaft.

Für die maritime Industrie eröffnen sich mit der zunehmenden Nutzung der Meere und der Erschließung von Energiequellen, Rohstoffen und Nahrungsmitteln neue Wachstumsmärkte. Dies geht mit steigenden Anforderungen an Umweltverträglichkeit und Sicherheit des Seeverkehrs einher.

Angesichts des wachsenden Welthandels und Seetransports sowie neuer Absatzmärkte bleiben Reedereien als Dienstleister bei der Nutzung der Meere unverzichtbar. Mit dem Anstieg des weltweiten Waren- und Personenumschlags sind effiziente Logistikdienstleistungen gefragt; Basis hierfür sind leistungsfähige Seehäfen und Hinterlandanbindungen.

II. Leitbilder der maritimen Politik der Bundesregierung

Mit Blick auf die Herausforderungen und Chancen für die maritime Wirtschaft verfolgt die Bundesregierung folgende Ziele:

1. Forschung, Entwicklung und Innovationen stärken - Technologieführerschaft sichern und ausbauen

Die Zukunftsfähigkeit der maritimen Branche hängt von der Entwicklung neuer Technologien und marktfähiger Innovationen ab. Die Systemfähigkeit von Produkten und die Entwicklung von Systemkompetenz, d.h. die Fähigkeit, ganze Wertschöpfungsketten entwickeln und bearbeiten zu können, ist ein wichtiger Wettbewerbsfaktor.

Ziele:

- verstärkte Investitionen in Forschung, Entwicklung und Innovation anreizen
- Forschungsergebnisse in Marktprodukte umsetzen
- Systemkompetenz ausbauen
- Technologieentwicklung auch branchenübergreifend voranbringen
- Erhöhung der Sichtbarkeit der maritimen Wirtschaft als Hightech-Branche
- Marktanteile der deutschen Industrie stärken und Weltmarktführerschaft in zentralen Segmenten erreichen/sichern

1.1. Innovationsförderung im Schiffbau

Mit dem Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ wurde die deutsche Werftindustrie in den vergangenen Jahren durch Bund und Länder zielgerichtet unterstützt. Seit dem Programmbeginn sind Anträge mit einer Gesamtförderhöhe von 160,5 Millionen Euro bewilligt worden. Werften konnten Risiken bei der Umsetzung innovativer Projekte mindern und ihre Marktchancen verbessern.

Maßnahmen:

- perspektivische Aufstockung der Bundesmittel im Rahmen einer Erhöhung des BMWi-Gesamthaushalts
- optimale Nutzung der Fördermittel in gemeinsamer Verantwortung mit den Bundesländern; dazu gehört eine Anpassung des Kofinanzierungsschlüssels.
- Evaluation des Programms für den Zeitraum 2010 bis 2015
- kontinuierlicher institutionalisierter Dialog mit Branchenakteuren über Forschungsschwerpunkte und Verfahrensinstrumente (u.a. LeaderSHIP-Dialog)

1.2. Förderung von Technologieentwicklung und Anwendung

Die zielgerichtete Förderung von Technologieentwicklung und maritimen Anwendungen steht im Mittelpunkt des Forschungsprogramm „Maritime Technologien der nächsten Generation“, für das der Bund jährlich rund 32 Millionen Euro zur Verfügung stellt. Das Programm trägt dazu bei, dass Unternehmen ihre Investitionen in Forschung und Entwicklung konsequent an den Marktbedürfnissen ausrichten. Hierbei kann die Branche auf die Expertise leistungsfähiger Forschungseinrichtungen in Deutschland zurückgreifen, die alle Technologiefelder weitgehend abdecken. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie evaluiert derzeit die bestehenden Forschungsstrukturen in Deutschland, um den Bedarf für eine koordinierende Institution zu klären. Die Ergebnisse der Studie werden mit der Branche konsultiert.

Maßnahmen:

- Verlängerung des Forschungsprogramms bis 2017
- perspektivische Aufstockung der Programmtitels im Rahmen einer Erhöhung des BMWi-Gesamthaushalts
- Evaluation des Programms für den Zeitraum 2011 bis 2015 und Vorbereitung eines neuen Programmrahmens ab 2018
- stärkere Nutzung von Synergien mit anderen Branchen und Förderprogrammen
- Analyse des Bedarfs für eine koordinierende Institution, die übergreifende Fragestellungen der Technologieentwicklung aufgreift
- Steigerung der gegenseitigen Deckungsfähigkeit zur Innovationsförderung

1.3. Den Nationalen Masterplan Maritime Technologien (NMMT) fortentwickeln

Der Nationale Masterplan Maritime Technologien (NMMT) unterstützt die Wirtschaft erfolgreich, die Wachstumspotenziale der maritimen Technologien besser zu nutzen, insbesondere durch verstärkte Vernetzung und Kooperation. In Deutschland agieren viele mittelgroße Unternehmen, die in ihren Nischen zum Teil Weltmarktführer sind; allerdings fehlen überwiegend große Systemanbieter. Die Einsatzgebiete der maritimen Technologien sind sehr vielfältig, was ihre öffentliche Wahrnehmung bislang erschwert. Daher wird es künftig entscheidend sein, auch Bereiche wie den Schiffbau und die Zulieferindustrie verstärkt einzubinden. In zentralen Feldern wie der Offshore-Windenergie, dem Tiefseebergbau oder der zivilen maritimen Sicherheitstechnik konnten bereits wichtige Weichen gestellt werden.

Maßnahmen:

- Fortentwicklung des NMMT zu einer umfassenden Industriestrategie für die maritimen Technologien unter Einbeziehung aller Akteure
- Erweiterung auf Handlungsfelder mit strategischer Bedeutung wie z.B. „Green shipping“ und „Industrie 4.0“

2. Zukunftsmärkte erschließen

Die Globalisierung eröffnet auch der maritimen Wirtschaft neue Märkte mit hoher Dynamik. Wachstumsimpulse liefern die wachsende Standortkonkurrenz und zunehmende Globalisierung der Warenströme, der steigende Energiebedarf und die zunehmende Bedeutung erneuerbarer Energien vor dem Hintergrund des Klimawandels sowie eine perspektivische Rohstoffverknappung. Um im globalen Wettbewerb wichtige Marktanteile zu sichern, wird es entscheidend sein, dass die Unternehmen innovative, technisch anspruchsvolle Produkte und Verfahren anbieten können.

Ziele:

- Potenziale bestehender maritimer Wachstumsmärkte weltweit nutzen und neue Wachstumsmärkte identifizieren
- hohe technologische Sicherheitsstandards zum Schutz von Mensch und Umwelt setzen

2.1. Offshore-Windenergie:

Die Offshore-Windenergie ist eine wichtige Säule der Energiewende und ein bedeutender Wirtschafts- und Wachstumsfaktor insbesondere in den norddeutschen Bundesländern. Bei der Entwicklung und Etablierung der relativ jungen Offshore-Technologie kann die traditionelle maritime Wirtschaft einen wichtigen Beitrag leisten. Der Ausbau und 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. In Zukunft sollten dabei noch stärker Maßnahmen zur Hebung von Kostensenkungspotentialen unterstützt werden. Auch im Zusammenhang mit der Netzanbindung von Offshore-Windparks sind Initiativen zur Beschleunigung der Realisierung von Netzanbindungen zu begrüßen.

Maßnahmen:

- Schaffung wettbewerbsgerechter Ausschreibungsregelungen für die Offshore-Windenergie und Sicherung eines kontinuierlichen Ausbaupfades
- Erforschung und Entwicklung innovativer Netzanbindungskonzepte mit Blick auf Beschleunigungs- und Kostensenkungspotentiale
- Weiterentwicklung von Gründungsstrukturen unterstützen
- Fortsetzung der projektbezogenen Förderung des Arbeitskreises „Vernetzung der maritimen Wirtschaft mit der Branche der Offshore-Windenergie“
- gemeinsame Abstimmung des künftigen Bedarfes hinsichtlich maritimer Technologien durch Offshore-Windindustrie und maritime Industrie

2.2. Offshore Öl und Gas:

Offshore Öl & Gas-Technologien gewinnen zunehmend an Bedeutung für die Sicherung der Energie- und Rohstoffversorgung. Bereits heute stammen große Anteile der Öl- und Gasversorgung aus der Offshore-Förderung; hier steigt der Anteil der Förderung aus größeren Meerestiefen besonders stark an. Die Prozesskette umfasst die Erkundung und Exploration, Förderung und Transport sowie die Verarbeitung von Öl- und Gasressourcen.

Maßnahmen:

- politische Flankierung auf wichtigen Exportmärkten der deutschen Industrie verstärken
- aktive politische Begleitung der internationalen Standardisierung und Harmonisierung.

2.3. Zivile 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. Das Anwendungsfeld der zivilen maritimen Sicherheit umfasst beispielhaft den Schutz maritimer Infrastrukturen wie Häfen oder Offshore-Windenergieanlagen, die Sicherung von Logistikketten, die maritime Verkehrssicherheit, den Grenzschutz im küstennahen Bereich sowie Aufgaben des maritimen Umweltschutzes. Deutsche Unternehmen sind im internationalen Wettbewerb in vielen Bereichen der maritimen Sicherheitstechnologien Marktführer. Um diese Position auf dem Weltmarkt zu halten, sind neue Technologieentwicklungen im marktnahen Bereich mit hohem praktischen Anwendungswert erforderlich.

Maßnahmen:

- stärkere Nutzung von Synergien im Bereich Luft- und Raumfahrt im Wege einer besseren Koordinierung der Förderprogrammen; u.a. Fortsetzung der projektbezogenen Förderung der beim Deutschen Zentrum Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) eingerichteten „Forschungsstelle Maritime Sicherheit“
- Aufbau einer marktnahen, dezentralen Teststruktur zur anwendungsnahen Erprobung von maritimen Sicherheitstechnologien (sog. integrierter Demonstrator) unter Einbeziehung Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen und der öffentlichen Verwaltung; Prüfung, ob im Rahmen des in der Erstellung befindlichen Innovationsprogramms zur Unterstützung von Diversifizierungsstrategien von Unternehmen der Verteidigungsindustrie in zivile Sicherheitstechnologien möglich ist.

2.4. Tiefseebergbau:

Mineralische Rohstoffe aus dem Meer können dazu beitragen, die Versorgungssicherheit Deutschlands mit wichtigen Rohstoffen langfristig zu gewährleisten. Eine Vorreiterrolle Deutschlands erlaubt es zugleich, auf internationaler Ebene höchste Umweltstandards durchzusetzen. Deutschland verfügt seit 2006 über eine Explorationslizenz für Manganknollen im Pazifik und seit 2015 über eine weitere Lizenz zur Exploration von polymetallischen Sulfiden im Indischen Ozean. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie hat eine Bedarfs- und Machbarkeitsstudie vergeben, um Voraussetzungen zur Durchführung eines „Pilot Mining Tests“ zu prüfen.

Maßnahmen:

- Erstellen einer „Roadmap“ mit dem Ziel der Durchführung eines „Pilot Mining Tests“
- Ausbau der internationalen Zusammenarbeit im Bereich Tiefseebergbau unter Nutzung bestehender bilateraler Kooperationsstrukturen

2.5. Autonome meeres technische Systeme:

Aufbau, Wartung, Monitoring sowie Rückbau von Offshore-Strukturen werden in den kommenden Jahren erheblich an Bedeutung gewinnen. Im Fokus des BMWi-Forschungsschwerpunktes „Technologien und Innovationen für Monitoring im Meer“ (TIMM) stehen neue innovative Technologien für effiziente Meeresüberwachungstechnologien, für die systematische, automatisierte Überwachung, Inspektion und Protokollierung von technischen Komponenten, Systemen und Prozessen sowie relevanter Umweltparameter auch über längere Zeiträume. Die Unterwasseranlagen unterliegen sehr hohen Anforderungen in Bezug auf Sicherheit und Zuverlässigkeit. Deutsche Unternehmen verfügen hier über ein besonderes Know-how.

Maßnahmen:

- Vernetzung der Offshore-Industrie und der meeres technischen Branche zur Unterstützung der gemeinsamen Entwicklung von Inspektions- und Wartungstechnologien.

3. Internationale Wettbewerbsfähigkeit stärken

Die maritime Wirtschaft in Deutschland ist stark exportorientiert. 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. Die Auslandsmärkte sind entscheidend für den langfristigen Erfolg der deutschen maritimen Branche. Dies gilt auch für die Handelschifffahrt.

Ziele:

- Schaffung chancengleicher Wettbewerbsbedingungen für deutsche Unternehmen („level playing field“)
- Unterstützung deutscher Unternehmen auf den Exportmärkten
- Schifffahrtsstandort stärken, deutsche Flagge europäisch wettbewerbsfähig gestalten

3.1. Exportfähigkeit deutscher Unternehmen stärken

Im Schiffbau haben staatliche Finanzierungsinstrumente eine große Bedeutung für das Bestehen im internationalen Wettbewerb. Während die Bauzeit- und Werftenfinanzierung in der Zuständigkeit der Bundesländer liegt, hat die Bundesregierung erhebliche Anstrengungen unternommen, um größtmögliche Flexibilität zur Absicherung und Unterstützung bei Absatzfinanzierungen zu gewährleisten. Auf die Werftindustrie entfällt der mit Abstand größte Anteil der Exportkreditgarantien; im Jahr 2014 waren es rund 5,5 Milliarden Euro. Seit Einführung des Schiffs-CIRR-Zinsausgleichssystems wurden insgesamt 103 Schiffsneubauten mit einem Auftragsvolumen von rund 14,7 Milliarden Euro positiv entschieden. Darüber hinaus wird die Erschließung von Auslandsmärkten im Bereich der maritimen Wirtschaft für deutsche Unternehmen insbesondere im Rahmen des Programms „Markterschließung für KMU“, durch die BMWi-Beteiligung an Auslandsmessen sowie durch das Standortmarketing der bundeseigenen Gesellschaft German Trade and Invest (GTAI) ermöglicht.

Maßnahmen:

- Fortführung eines flexiblen, einzelfallgerechten Einsatzes der Finanzierungsinstrumente durch den Bund unter Ausnutzung aller rechtlichen Handlungsspielräume
- verlässliche Gestaltung der Exportkontrolle
- Ausweitung der Aktivitäten zur Erschließung von Auslandsmärkten für die maritime Wirtschaft (u.a. Delegationsreisen im Ausland, um Sichtbarkeit der Branche zu erhöhen; Messesförderung sowie im Einzelfall auch durch Government-to-Government-Memoranden)

3.2. Nationale industrielle Kernfähigkeiten im Marineschiffbau erhalten

Der Marineschiffbau, der durch enge Kooperationsbeziehungen zu mehr als 400 Zulieferunternehmen im gesamten Bundesgebiet gekennzeichnet ist, 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 Industrieländern und verändern sich die Beschaffungsbedarfe der Deutschen Marine. 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. Der Export von Marineschiffen wird im Einzelfall durch eine aktive politische Flankierung, die Gewährung von Zinsausgleichsgarantien des Bundes für CIRR-Schiffskredite und Exportgarantien unterstützt.

Maßnahmen:

- politische Flankierung von Exporten nach Einzelfallentscheidung im Einklang mit den Politischen Grundsätzen der Bundesregierung für den Export von Kriegswaffen und Rüstungsgütern aus dem Jahr 2000
- Einsatz für eine weitere Harmonisierung der unterschiedlichen EU-Exportkontrollpolitiken auf Grundlage des Gemeinsamen Standpunktes der EU aus 2008

- ressortübergreifender Dialog zur Umsetzung und Weiterentwicklung der Strategie der Bundesregierung zur Stärkung der Verteidigungsindustrie in Deutschland vom 8. Juli 2015 initiieren; regelmäßige Überprüfung des Begriffs der „Schlüsseltechnologie“ hinsichtlich seines Anwendungsbereichs.

3.3. Den Schifffahrtsstandort Deutschland stärken

Infolge der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise der vergangenen Jahre und der anhaltenden Konsolidierungsphase im internationalen Markt befindet sich die deutsche Seeverkehrsbranche im Umbruch. Ziel der maritimen Politik ist es, die rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu schaffen, damit die Branche im internationalen Wettbewerb bestehen kann. Notwendig ist ein Gesamtkonzept. Wichtige Bausteine sind die Tonnagesteuer, die jetzt auf den Weg gebrachte dauerhafte Befreiung von Schiffserlöspools von der Versicherungssteuer und die weitere Modernisierung der Flaggenstaatverwaltung. 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.

Maßnahmen:

- Anhebung des Lohnsteuereinbehaltes auf 100%, dabei Streichung der „183-Tage-Regelung“
- Erarbeitung einer neuen Richtlinie zur bedarfsgerechten Senkung der Lohnnebenkosten
- Anpassung der Schiffsbesetzungsverordnung

4. „Green-Shipping“ - Klima- und Umweltschutz im Seeverkehr voranbringen

Die Seeschifffahrt ist – bezogen auf die Transporteinheit – der umweltfreundlichste und energieeffizienteste aller Verkehrsträger. Die Belastung der Umwelt durch den wachsenden Schiffsverkehr muss jedoch noch weiter vermindert werden. Selbst ohne zusätzliche Regularien werden künftig viele Nutzer an einer Reduzierung der Schadstoffbelastung durch die Seeschifffahrt interessiert sein, um für ihre Produkte eine verbesserte Umweltbilanz vorweisen zu können. „Green shipping“ entwickelt sich damit zunehmend zum Wettbewerbsfaktor.

Ziele:

- Stärkung der Innovationskraft der deutschen maritimen Industrie
- Verbesserung der Klimaschutzbilanz der Seeschifffahrt
- Schaffung einheitlicher Umweltstandards auf internationaler Ebene
- Beitrag zum Erreichen der Klima- und Umweltschutzziele der Bundesregierung

4.1. Umweltfreundliche Technologien fördern

Zur Reduktion von Schadstoffemissionen können neben neuen Antriebskonzepten , wie auf LNG basierte Motoren, weitere Technologien einen wichtigen Beitrag leisten. Weitere Umweltauflagen wie Anforderungen bzgl. des Ballastwassers sowie Abwässer an Bord des Schiffes oder verschärfte Anforderungen bzgl. der Genehmigungen von Biozid-Stoffen mit Blick auf sog. Antifouling-Anstrichen müssen erfüllt werden. Deutsche Werften und die Schiffbauzulieferindustrie haben sich bei den Umwelttechnologien eine internationale Spitzenposition auf dem Weltmarkt erarbeitet. Der Bund fördert schiffbauliche Innovationen, wie LNG-Technologien, im Rahmen des Förderprogramms „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“. FuE-Vorhaben von Unternehmen der schiffs- und meerestechnischen Industrie sowie von Hochschulen und Forschungseinrichtungen werden mit nicht-rückzahlbaren Zuschüssen im Rahmen des Forschungsprogramms „Maritime Technologien der nächsten Generation“ gefördert.

Maßnahmen:

- Fortführung der maritimen Förderung in den Bereichen Forschung, Entwicklung und Innovation sowie kontinuierliche Prüfung von Anpassungserfordernissen an die Gegebenheiten des Marktes, auch mit Blick auf den neuen Programmrahmen für das F&E-Programm ab 2018
- Prüfung der Voraussetzungen für eine Verlängerung der Energiesteuerermäßigung für LNG mit dem Jahressteuergesetz 2016
- beihilfekonforme Anreize zur Marktentwicklung von LNG schaffen
- Prüfung eines Förderprogramms zur Umrüstung von Schiffen auf LNG-Antrieb im Rahmen der „Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung“

4.2. Einheitliche Umweltstandards auf internationaler Ebene schaffen

Regulierende Maßnahmen zum Klima- und Umweltschutz im Seeverkehr müssen vorrangig auf internationaler Ebene verhandelt werden, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Für die maritime Industrie ist Rechtssicherheit in diesem Bereich angesichts erheblicher Aufwendungen für Forschung und Entwicklung von essentieller Bedeutung. Mit dem im Juni 2015 im Rahmen der International Maritime Organization (IMO) beschlossenen IGF-Code konnte eine international anerkannte Regulierung bei der Verwendung von LNG als Schiffsbrennstoff erreicht werden.

Maßnahmen:

- Durchsetzung weltweit geltender Umweltstandards im Rahmen der IMO (u.a. weltweite Geltung von SECA- und NECA-Grenzwerten)
- zügige Umsetzung des IGF-Codes

5. Erhalt und Neubau der Infrastruktur

Das für die kommenden Jahre prognostizierte Wachstum im Seegüterverkehr wird sich nur durch den Ausbau und die optimierte Vernetzung aller Verkehrsträger bewältigen lassen. Die seewärtige und landseitige Anbindung der deutschen Seehäfen ist ein Wettbewerbsfaktor in der internationalen Standortkonkurrenz.

Ziele:

- Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen weiter stärken
- Erhalt und Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur
- Verbesserung des Verkehrsflusses und höhere Zuverlässigkeit von Transporten

5.1. Ausbau der hafenbezogenen Infrastruktur voranbringen

Kapazitätsengpässe in den Seehäfen oder den wasser- und landseitigen Zufahrten können die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland hemmen. Damit die Häfen auch künftig ihre herausragende Funktion für die Volkswirtschaft erfüllen können, legt die Bundesregierung einen besonderen Schwerpunkt auf die hafenbezogene Infrastruktur. In dieser Legislaturperiode hat sie zusätzliche Mittel für Investitionen in die Verkehrswege des Bundes in Höhe von fünf Milliarden Euro bereitgestellt, weitere 3,1

Milliarden Euro stehen in den Jahren 2016 bis 2018 aus dem Zehn-Milliarden-Euro-Paket für Zukunftsinvestitionen zur Verfügung. Auch im Bundesverkehrswegeplan 2015 (BVWP 2015) werden die Hinterlandanbindungen der Seehäfen eine besondere Rolle spielen. Zur Stärkung des Hafenstandortes Deutschland hat die Bundesregierung das „Nationale Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen“ weiterentwickelt.

Maßnahmen:

- besondere Berücksichtigung der Engpassbeseitigung bei seewärtigen Zufahrten, Binnenwasserstraßen und Hinterlandanbindung der Seehäfen im BVWP 2015 und Ausbau hoch belasteter Knoten, Hinterlandanbindungen und Hauptachsen
- Erarbeitung einer Nationalen Strategie für den Ausbau der Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe bis 2016

5.2. Ausbau der LNG-Infrastruktur fördern

Alternative Kraftstoffe können einen erheblichen Beitrag zur Emissionsminderung auf See und in den Häfen leisten. Für eine Durchsetzung von LNG auf dem deutschen Markt fehlt es bislang noch an der notwendigen Infrastruktur (u.a. Bunker in den Häfen). Hinzu kommen die hohen Mehrkosten für die Reedereien bei der Um- bzw. Ausrüstung von Schiffen mit LNG-Technologien. Die schwache Nachfrage führt dazu, dass verstärkte Infrastrukturinvestitionen seitens der Energiewirtschaft bislang weitgehend ausbleiben.

Maßnahmen:

- Abstimmung mit Ländern und Hafenbetreibern über möglichst einheitliche Standards und Genehmigungsregimes für den Einsatz von LNG in Deutschland
- Erstellung eines nationalen Strategierahmens zur Marktentwicklung von LNG
- Nutzung der europäischen Fördermittel im Rahmen der TEN-Förderung zur Finanzierung von Projekten wie Landstromversorgung und LNG-Bunkermöglichkeiten unterstützen

5.3. Ausbau der Häfen für die Offshore-Windenergie im Blick behalten

Die aktuellen Ausbauziele der Offshore-Windenergie erfordern ausreichende Hafenkapazitäten. Mit Blick auf die enormen Gewichte und Ausmaße der umzuschlagenden Einzelkomponenten bestehen ein großer Flächenbedarf und besondere Anforderungen an den Untergrund. Der Ausbau der Häfen wird zur Optimierung der Logistikkosten beitragen und damit auch die Stromgestehungskosten senken. Zudem ermöglicht der Ausbau der Häfen für die Offshore-Windenergie, die Potenziale beim Export von Großkomponenten insbesondere für den europäischen Markt zu erschließen.

Maßnahmen:

- Prüfung einer Beteiligung des Bundes an den Kosten der Hafeneinrichtungen im Bereich Offshore-Windenergie im Sinne des Auftrages im Koalitionsvertrag.

6. Ausbildung und Beschäftigung im Rahmen des Maritimen Clusters sichern

Die Entwicklung auf dem maritimen Arbeitsmarkt ist geprägt vom strukturellen Wandel der Branche. Der Umbruch hat bei der seemännischen Ausbildung und Beschäftigung deutliche Spuren hinterlassen. Nach der Finanz- und Wirtschaftskrise hat sich die Beschäftigungssituation in den verschiedenen Teilbranchen der maritimen Wirtschaft stabilisiert. Die Schiffbauindustrie zählt aktuell mehr als 15.000 Beschäftigte. In der Zulieferindustrie sind rund 100.000 Arbeitskräfte beschäftigt. Die dynamische Entwicklung der Offshore-Windenergieindustrie kann künftig zu positiven Beschäftigungseffekten führen.

Die kontinuierliche Aus- und Weiterbildung von hoch qualifizierten Fachkräften ist eine Aufgabe der Unternehmen und Ausbildungsinstitutionen. Insbesondere auf den steigenden Bedarf an Ingenieuren aller Fachrichtungen gilt es zu reagieren. Mit seinem dualen Ausbildungssystem und leistungsfähigen Hochschulen verfügt Deutschland über eine hervorragende Ausbildungsinfrastruktur.

Ziele:

- Sicherung des Arbeitskräftebedarfs im Maritimen Cluster, insbesondere bei der seemännischen und der schiffbaulichen Ausbildung sowie im Ingenieurbereich
- Weiterentwicklung des „Maritimen Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt“

Maßnahmen:

- Weiterentwicklung der Lotsausbildung in Deutschland
- bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Ausbildungsplatzförderung in der Seeschifffahrt
- Ausbildungsstrukturen an die neuen Anforderungen von „Industrie 4.0“ im maritime Bereich anpassen
- Mindestanforderungen für die Aus- und Fortbildung im Offshore-Bereich festlegen
- gegenüber den Unternehmen auf den verantwortungsvollen Einsatz von Zeitarbeit und Werkverträgen im Rahmen gültiger Gesetze hinwirken

7. Industrie 4.0 stärker in der maritimen Branche verankern

Digitale Technologien sind aus der maritimen Produktion nicht mehr wegzudenken. Mit dem Prozess „Industrie 4.0“ verbinden sich für die maritime Industrie erhebliche Chancen: Flexible und intelligent vernetzte Fertigung erlaubt kleine Serien oder die Einzel-fertigung zu wettbewerbsfähigen Kosten und entsprechend den individuellen Kunden-wünschen. 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 Kommuni-kationstechnologien zu bündeln.

Maßnahmen:

- Beteiligung von Vertretern der maritimen Industrie im Rahmen der „Plattform Industrie 4.0“
- Neuauflage eines Förderprogramms für die Entwicklung der Hafenlogistik und -technologien