

Standort stärken. Klima schützen. Zukunft gestalten.

Diskussionspapier anlässlich der

13. Nationalen Maritimen Konferenz

am 14./15. September 2023 in Bremen



Inhaltsverzeichnis

I. Präambel	3
II. Maritimer Standort Deutschland	4
III. Klimaschutz/Dekarbonisierung der maritimen Wirtschaft sowie Meeresschutz	6
1. Standortbestimmung	6
a) Klimaneutrale Schifffahrt und Häfen	6
b) Recycling	7
c) Munitionsaltlasten im Meer	7
d) CCS/CCU-Technologien	8
2. Handlungsfelder und Maßnahmen	8
a) Klimaneutrale Schifffahrt und Häfen: Effizienz/Treibstoffe/Antriebe/Landstrom/Infrastruktur	8
b) Recycling	10
c) Munitionsaltlasten im Meer	10
d) CCS/CCU-Technologien	10
IV. Beitrag der maritimen Wirtschaft zur Energiewende	11
1. Standortbestimmung	11
2. Handlungsfelder und Maßnahmen	11
a) Offshore-Windenergie und weitere Energiefelder (Wasserstoff, Kohlenstoffabscheidung)	11
b) Finanzierungs-/Förderinstrumente	12
c) Häfen als Energieknotenpunkte im Rahmen der nationalen Hafenstrategie ausbauen	12
V. Stärkung der Landes- und Bündnisverteidigung auf See sowie der maritimen Resilienz	13
1. Standortbestimmung	13
2. Handlungsfelder und Maßnahmen	13
a) Marineschiffbau	13
b) Schutz maritimer Infrastrukturen	14
VI. Sicherung des maritimen Know-hows, Beschäftigung und Ausbildung	15
1. Standortbestimmung	15
2. Handlungsfelder und Maßnahmen	15

I. Präambel

Eine starke, leistungsfähige maritime Wirtschaft ist eine zentrale Voraussetzung für die Erreichung der wirtschafts- und energiepolitischen Ziele der Bundesregierung. Die Folgen der Corona-Pandemie, des völkerrechtswidrigen Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine und die sich verändernde geopolitische Lage mit Auswirkungen auf die Globalisierung und allgemeine Sicherheit sowie der allgemeine technische Fortschritt auf den Gebieten Automatisierung und Digitalisierung führen zu einer Neubewertung von Fragen der Resilienz und nachhaltigen Versorgung Deutschlands mit Energie, Rohstoffen und Waren. Die Vereinbarung ambitionierter Klimaziele und die Dringlichkeit eines aktiven Meeresschutzes bei gleichzeitig steigendem Bedeutungsgewinn der maritimen Wirtschaft für die Versorgungssicherheit und dem Zugang zum internationalen Handel, zu Rohstoffen und Vorprodukten bieten große Chancen für den maritimen Standort Deutschland. Für Deutschland und Europa kann eine Vorreiterrolle bei der Klimaneutralität Wachstumsimpulse bringen und die Zukunftsfähigkeit des Standortes stärken, sofern hierfür die richtigen Rahmenbedingungen gesetzt werden. Für den Strukturwandel braucht es Rahmbedingungen, die eine soziale Transformation ermöglichen, die Ausbildungspotenziale heben und tarifizierte Beschäftigung erhalten. Es bedarf eines gemeinsamen Handelns von Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Verwaltung und der Gewerkschaften, damit die maritime Branche in Deutschland kurzfristig Potenziale heben und langfristig erfolgreich bleiben kann.

Die seit dem Jahr 2000 stattfindende Nationale Maritime Konferenz (NMK) dient als zentrale Dialogplattform für konkrete Maßnahmen und Handlungsempfehlungen der maritimen Branche. Die am 14. und 15. September 2023 in Bremen stattfindende 13. NMK setzt angesichts der aktuellen globalen Herausforderungen ihren Fokus darauf, branchenübergreifend die aktuellen zentralen maritimen Zukunftsthemen

und deren Umsetzung zu diskutieren. Sie wird aufzeigen, welche Beiträge die Branche in ihrer Gesamtheit und mit allen potenziellen Synergien sowie ihrer nationalen Bedeutung für wichtige Zukunftsfragen leisten kann und wie dafür die optimalen Rahmenbedingungen gestaltet werden können.

Dementsprechend werden im Rahmen der 13. NMK die vier Themenschwerpunkte Klima- und Meeresschutz, Maritime Energiewende, Maritime Sicherheit sowie Beschäftigung und Ausbildung besondere Aufmerksamkeit erfahren.

Der Koalitionsvertrag für die 20. Legislaturperiode enthält den Auftrag zur Entwicklung einer Nationalen Hafenstrategie. Gemeinsam mit den Ländern, beteiligten Verbänden, Gewerkschaft und Bundesressorts hat das BMDV Leitlinien erstellt, die die wesentlichen Handlungsfelder der Strategie bilden und als Grundlage für die Erarbeitung dienen. Der Entwicklung der Hafenstrategie ist auf der NMK ein eigener Themenschwerpunkt (Panel) gewidmet.

Um für die vier Themenschwerpunkte der diesjährigen NMK gemeinsame Handlungsfelder zu definieren, hat der maritime Koordinator der Bundesregierung einen ergebnisorientierten Dialog mit Verbänden, Gewerkschaften sowie den Küstenländern geführt. Ziel war es, wichtige aktuelle Herausforderungen und vorrangige Themen dieser strategisch bedeutsamen Branche zu diskutieren, konkrete Maßnahmen zur Lösung der drängenden ökologischen und ökonomischen Probleme auf nationaler, europäischer und globaler Ebene zu entwickeln und die maritime Wirtschaft nachhaltig zu stärken. Die Ergebnisse dieses Dialogs sind im Folgenden zusammengefasst; der Prozess zur Erarbeitung der Hafenstrategie ist hiervon separat zu betrachten. Die Bundesressorts haben diesen Prozess begleitet und werden auf Grundlage der Ergebnisse der NMK über weiterführende Maßnahmen vertieft diskutieren.



SCHIFFBAU- UND OFFSHORE-ZULIEFERINDUSTRIE

Als zentrales Glied in der Wertschöpfungskette steuert die maritime Zulieferindustrie oft 70 Prozent und mehr zum Wert von Schiffen oder Offshore-Installationen bei. Wichtige technologische Herausforderung wie die maritime Energiewende oder Digitalisierung der globalen Schifffahrt werden entscheidend in der deutschen Zulieferindustrie bewältigt. Charakteristisch für die überwiegend mittelständischen Unternehmen sind die breit gefächerte Angebotspalette, eine hohe Systemkompetenz und oft führende Position auf den globalen Märkten mit einem stabilen Exportanteil von durchschnittlich ca. 75 Prozent. Für die Erreichung der Klimaziele sowie der weiter steigenden Anforderungen in Hinblick auf Umweltschutz, Sicherheit und Effizienz der globalen Schifffahrt und der Offshore-Industrie spielt die deutsche Zulieferindustrie mit ihren innovativen Produkten und Systemen eine Schlüsselrolle. Diese Entwicklungen bieten den Unternehmen der Zulieferindustrie im Inland, vor allem aber auch im Exportgeschäft weitere Wachstumsperspektiven. Dabei sind die Unternehmen auf weltweit offene Märkte und international faire Wettbewerbsbedingungen angewiesen.

SEEHÄFEN

Mit mehr als 20 Seehafenstandorten an Nord- und Ostsee verfügt Deutschland über ein leistungsfähiges Netz für den Güter- und Fahrgastverkehr und eine starke Hafenvirtschaft. Mehrere hundert Hafenunternehmen erledigen den Umschlag, die Lagerei und den Weitertransport von Gütern und die Abfertigung von Passagieren. Ob Container, Schüttgut wie Getreide, Flüssiggut wie LNG, Fahrzeuge, Schwergut oder Windräder: Häfen verknüpfen die verschiedenen Verkehrsträger und sind Garanten für die Versorgung von Industrie, Handel und Bevölkerung in Europa, auch im Krisenfall. Von jeher Energiedrehscheiben für Deutschland, kommt ihnen durch die Energiewende sowie durch weltpolitische Entwicklungen zusätzlich Bedeutung zu. Als internationale Technologieführer bei Digitalisierung und Klimaschutz bieten deutsche Hafenunternehmen gute und moderne Arbeitsplätze und generieren Beschäftigung in ihren Regionen. Insgesamt sind in Deutschland 1,35 Mio. Menschen in der hafenabhängigen Industrie beschäftigt. Bundesweit sichern Häfen direkt wie indirekt bis zu 5,6 Mio. Arbeitsplätze.

MEERESTECHNIK

Die Meerestechnik entwickelt innovative Lösungen, um die zukünftig zunehmende Nutzung und den notwendigen Schutz der Meere miteinander in Einklang zu bringen. Meerestechnische Unternehmen und wissenschaftliche Institute beschäftigen sich mit Fragen und Lösungen der Energie-, Nahrungs- und Rohstoffversorgung, der maritimen Sicherheit, der Klima- und Meeresforschung und des Küstenzonenmanagements. Dabei umfasst die Meerestechnik ein weites Spektrum an Leistungen in den unterschiedlichsten Branchensegmenten, die von großen technischen Anlagen für industrielle Anwendungen über die Überwachung von maritimen Infrastrukturen über und unter Wasser bis hin zu speziellen Technologien für vielfältige Monitoringaufgaben reichen. Auch die notwendige Beseitigung von Munitionsaltlasten in Nord- und Ostsee – beispielsweise im Rahmen des Ausbaus der Offshore-Windenergie – wird zukünftig den Einsatz von maritimen Technologien erfordern, die die gesamte Prozesskette abbilden.

OFFSHORE-WINDENERGIE

Die Offshore-Windenergie ist von zentraler Bedeutung für die Erreichung der nationalen und internationalen Klimaziele. Sie wird eine der zentralen Säulen des Energiemixes von morgen. Dabei schafft sie bundesweit Wertschöpfung in einem globalen Zukunftssektor, dessen Beitrag zu einer stabilen Energieversorgung, die Resilienz des gesamten europäischen Energiemarktes stärken und auf lange Sicht die Energiepreise für Industrie und Privathaushalte senken wird. Das Aufgabenspektrum der hier tätigen Unternehmen reicht von der Bauvorerkundung und Projektentwicklung, der Errichtung, Wartung und dem Betrieb von Anlagen, der Herstellung von Fundamenten sowie Turbinen und deren elektrischer Ausrüstung über die Stromerzeugung und -übertragung bis zur Wasserstoffproduktion. Weiterhin zählen dazu Dienstleistungen der Schifffahrt, der Einsatz von Spezialschiffen und die Hafinfrastruktur, die den Aufbau, Betrieb und zukünftig Rückbau von Offshore-Windparks sicherstellen. Zur Erreichung des ambitionierten Ausbauziels von 30 GW bis 2030 (heute: 8 GW) sind massive Investitionen in die Wertschöpfungskette essenziell.

III. Klimaschutz/Dekarbonisierung der maritimen Wirtschaft sowie Meeresschutz

1. STANDORTBESTIMMUNG

Der Schutz der Meeresumwelt und insbesondere des Klimas hat in den letzten Jahren nochmals deutlich an Relevanz gewonnen und betrifft Deutschland in besonderem Maße. Alle Akteure der maritimen Wirtschaft sind sich darüber einig, dass die erfolgreiche Dekarbonisierung der maritimen Wirtschaft für die Zukunft essenziell ist und bei allen Herausforderungen auch große Chancen für den Standort birgt.

a) Klimaneutrale Schifffahrt und Häfen

Die deutsche Schifffahrt hat sich gemeinsam mit den weiteren von der International Chamber of Shipping (ICS) vertretenen Reederverbänden zum Ziel gesetzt, spätestens 2050 ihre Schiffe klimaneutral zu betreiben. Deutschland setzt sich für einen ambitionierten regulativen Rahmen für den Klimaschutz in der Schifffahrt im Einklang mit dem 1,5 Grad Ziel des Pariser Übereinkommens auf europäischer und internationaler Ebene ein. Durch die Einbeziehung des Seeverkehrs in den EU-Emissionshandel (EU ETS), die FuelEU Maritime Verordnung, die Verordnung zum Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) und insbesondere durch die Arbeiten der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) soll sichergestellt werden, dass auch die Schifffahrt zukünftig noch stärker zum Klimaschutz beiträgt. Die IMO hat im Juli 2023 ihre Klimaschutzziele nachgeschärft und strebt Klimaneutralität der internationalen Seeschiffahrt bis 2050 an.

Mit einer konsequenten Modernisierung und Erneuerung der Handelsflotte – wie sie der Koalitionsvertrag der Bundesregierung auch vorsieht – ließe sich der Energieverbrauch erheblich weiter reduzieren, z.B. durch auf Effizienz optimierte Schiffsdesigns, den Einsatz von Windzusatzsystemen oder verschiedene sonstige Energieeffizienzmaßnahmen. Nur wenn die fahrende Flotte den Energiebedarf deutlich senkt, ist eine ausreichende Versorgung mit erneuerbaren Energieträgern in den angestrebten Zeiträumen realisierbar. Maximale Energieeffizienz sorgt zudem für eine optimale Vorbereitung auf ein Marktumfeld mit stark steigenden Energiekosten für die Schifffahrt. Die vollständige Klimaneutralität der Schifffahrt kann aber letztlich nur durch den Einsatz regenerativer Kraftstoffe sowie den Einsatz neuer Antriebsaggregate und Energiewandler erreicht werden, denn die Schifffahrt wird jedenfalls im Langstreckensegment weiterhin auf flüssige oder gasförmige Kraftstoffe angewiesen sein. Zukünftig wird es für die Schifffahrt keine singuläre Antriebs- und Treibstofflösung geben können. Das operative Profil und die Einsatzumgebungen des Schiffes werden die Wahl der Lösungsoptionen beeinflussen und letztlich bestimmen. Es ist somit essenziell, die Förderung von Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten technologieoffen zu gestalten, und auch sog. Dual-Fuel-Lösungen zu fördern.

Häfen sind Energiedrehscheiben. Sie gewährleisten die Versorgung des Landes mit den Energieträgern, die über den Seeweg bezogen werden. Sie sind aber auch von eklatanter



Bedeutung für den Offshore-Windenergie-Ausbau und damit die Anbindung von Energie in der deutschen AWZ. Häfen bedienen dabei Schiffe, die Energie nutzen, und verwenden selbst Energie. Mit Blick auf die verstärkte Nutzung von alternativen und neuen Energieträgern ergeben sich für die Politik eine Vielzahl von Aufgaben. Die Investitionsbedarfe allein für die Versorgung der Schifffahrt sind enorm und müssen parallel zu den Investitionen etwa zur großflächigen Energieversorgung der landseitigen Industrie und zum Ausbau der Kapazitäten für Offshore Wind getätigt werden.

Die deutsche Seehafenwirtschaft ist internationaler Vorreiter in Sachen Klimaneutralität. So wird der weltweit erste klimaneutrale Containerterminal in Hamburg betrieben. Die Technologieführerschaft in diesem und anderen Bereichen gilt es auszubauen. Mit einer adäquaten Flankierung durch die öffentliche Hand könnte etwa der Betrieb von Hafengeräten und -fahrzeugen bis zum Jahr 2040 vollständig klimaneutral erfolgen.

Um das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen, müssen die alternativen Kraftstoffe in ausreichendem Maße und zuverlässig weltweit verfügbar sein. Das wird nur gelingen, wenn der Energiebedarf der Schifffahrt sinkt (s.o.) und gleichzeitig die Produktions- und Umschlagkapazitäten für erneuerbare Energieträger signifikant ausgebaut werden. Bei der Produktion und dem Einsatz der Kraftstoffe sind weitere Umwelt- und Nachhaltigkeitsaspekte zu berücksichtigen, wie z.B. Luftschadstoffemissionen oder Wasser- und Landnutzung. Der Fokus muss auf nachhaltig produzierte Kraftstoffe gelegt werden, deren Klimawirkung über einen Lebenszyklus-Ansatz betrachtet wird. Alternative, nachhaltige bzw. besonders umweltschonende Antriebs- und Kraftstoffkonzepte sind derzeit noch nicht zu ökonomisch wettbewerbsfähigen Konditionen verfügbar, weshalb ihre Förderung ein wesentlicher Baustein für ihre Etablierung in der Breite am Markt sein wird. Zudem wurden einige Antriebs- und Treibstofftechnologien und deren regulatorischer Rahmen bislang auch noch nicht hinreichend für eine schnelle Markteinführung bzw. Praxistauglichkeit in der Breite entwickelt. Daher soll die Marktakzeptanz von alternativen Bunkersorten und Antriebsarten durch die Förderung von Dual-Fuel-Konzepten gefördert werden.

Politik und Verwaltung sind zudem gefordert, die Infrastruktur zu ertüchtigen: Denn ohne leistungsfähige Wasserstraßen und eine effiziente Verwaltung kann das Potenzial des Transportsystems Schiff für den Klima- und Umweltschutz nicht genutzt werden. Die Wasserstraßen müssen finanziell und personell in die Lage versetzt werden, ihren Auftrag, nämlich die Bereitstellung und der Unterhalt einer leistungsfähigen Infrastruktur, zu erfüllen. Dies ist insbesondere vor dem Ziel der Güterverlagerung von Land auf den Seeweg und die Wasserstraßen von größter Relevanz.



b) Recycling

Schiffsrecycling und der Rückbau von Offshore-Windparks und das Recycling der Windanlagen bieten Synergien und gewinnen zunehmend an Relevanz. Dies resultiert einerseits aus dem Ziel der Klimaneutralität der Schifffahrt und damit verbundenen Notwendigkeit einer Flottenerneuerung (s.o.) und andererseits aus der Notwendigkeit des bereits bis Ende dieses Jahrzehnts anstehenden Rückbaus der ersten Offshore-Windparks, die dann aus der garantierten Einspeisevergütung fallen. Es müssen rechtzeitig Rückbaukonzepte, Standards und Normen, verfügbare Rückbau-Logistik, pragmatische Ansätze/Herangehensweise bei der Genehmigungspraxis sowie ein angemessener regulatorischer Rahmen entwickelt werden, die eine ökologisch überzeugende und gleichzeitig wirtschaftlich umsetzbare Entsorgung ermöglichen. Die Etablierung von Recycling-Kapazitäten für möglichst viele Komponenten ist ein entscheidender Schritt zur einer maritimen Kreislaufwirtschaft und erforderlich, um knappe Rohstoffe effizient nutzen zu können.

c) Munitionsaltlasten im Meer

Munitionsräumung in Nord- und Ostsee ist eine Aufgabe für Politik und Gesellschaft von mehreren Jahrzehnten. Im Rahmen des Sofortprogramms „Munitionsaltlasten in Nord- und Ostsee“ der Bundesregierung stehen 2023 bis 2025 mit 100 Mio. Euro Mittel für die ersten Beräumungen in Munitionsversenkungsgebieten und die Entwicklung und den Bau einer mobilen, schwimmenden Anlage zur Munitionsentsorgung zur Verfügung. Deutsche Unternehmen spielen bereits heute als innovative Technologielieferanten, Systemintegratoren oder Dienstleister eine wichtige Rolle bei der Detektion und Räumung von Munitionsaltlasten im Meer. Die industrielle Bergung und Entsorgung von Munitionsaltlasten bietet Wertschöpfungspotenziale für die nationale maritime Branche und vereinbart die Ziele des Meeresschutzes mit dem Ziel, den maritimen Standort Deutschland zu stärken

und schafft gleichzeitig Perspektiven für internationale Anwendungen.

Der Bund fördert in diesem Bereich die Forschung, um wissenschaftliche Erkenntnisse über Verbleib und Auswirkungen von Munition auf die Meeresumwelt und Lösungen für Überwachungs- und Sanierungsmaßnahmen bereitzustellen.

d) CCS/CCU-Technologien

Trotz aller Anstrengungen wird es in Zukunft noch unvermeidbare CO₂-Emissionen geben, die es erforderlich machen, der Atmosphäre Klimagase zu entziehen und einer dauerhaften Speicherung, z.B. in tiefliegenden geologischen Gesteinsschichten (Carbon Capture and Storage, CCS), zuzuführen. Auch die Nutzung von CO₂ im Rahmen von Carbon Capturing Utilization and Storage im Sinne einer Kreislaufwirtschaft sollte als Option geprüft werden. Die großen CO₂-Speicherkapazitäten in Deutschland und Europa liegen insbesondere unterhalb der Nordsee beziehungsweise der Norwegischen See. Um die Chancen für die deutsche maritime Wirtschaft nutzen zu können und Wettbewerbsnachteile auszuschließen, sind im ersten Schritt zügige Anpassungen des nationalen Rechts, insbesondere des Kohlendioxid-Speicherungsgesetzes (KSpG), erforderlich.

Zudem sind BlueCarbon-Ökosysteme wie zum Beispiel Salzwiesen, Seegraswiesen, Algenwälder und ungestörte marine Sedimente äußerst effizient bei der Aufnahme von CO₂ und der Speicherung von Kohlenstoff. Somit ergeben sich in diesem international wachsenden Marktsegment wichtige Anwendungsgebiete für die gesamte Bandbreite der maritimen Branche für Technologien zum Transport und der dauerhaften Speicherung von CO₂ sowie dem Aufbau von BlueCarbon-Ökosystemen.

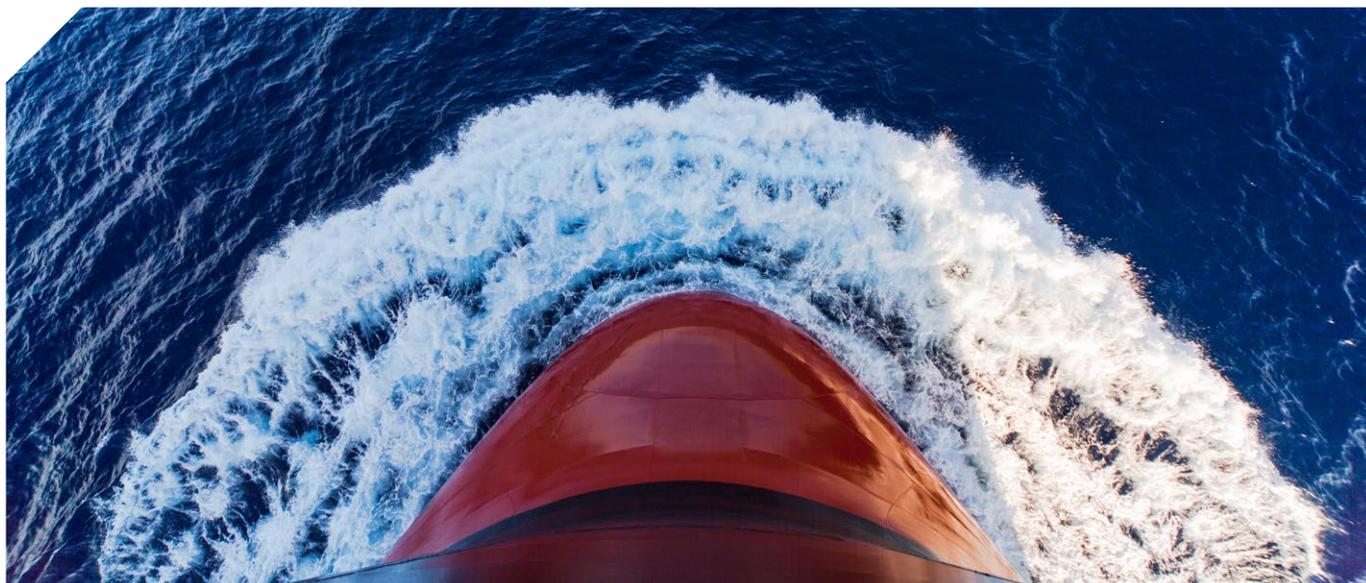
2. HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

a) Klimaneutrale Schifffahrt und Häfen: Effizienz/Treibstoffe/Antriebe/Landstrom/Infrastruktur

- **Internationaler Rechtsrahmen:** Mitwirkung bei der Umsetzung der revidierten IMO GHG Strategie mit Reduktionsziel für das Jahr 2050 sowie neuen Zwischenzielen, ggf. darüber hinaus, um Minderung im Einklang mit dem 1,5 Grad Ziel des Pariser Übereinkommens zu erreichen.
- **From Road to Sea:** Förderung der Verlagerung von Gütertransporten auf den Seeweg durch Formulierung einer ambitionierten ShortSea-Strategie sowie der Schaffung bzw. des Ausbaus entsprechender Anreizinstrumente.
- **Produktion und Nutzung erneuerbarer Kraftstoffe für die Schifffahrt und im Hafenbetrieb**
- Schaffung von Anreizen für Schifffahrtsunternehmen zur Nutzung kostenintensiver erneuerbarer Treibstoffe

über bestehende gesetzliche Regelungen hinaus, zum Beispiel im Wege einer Rabattierung der „Vorreiter“ innerhalb der globalen und regionalen CO₂-Bepreisung;

- Einrichtung einer Stakeholder-übergreifenden AG zu grünen Korridoren (Reeder, Häfen, Länder, Ministerien, Verbände) mit konkretem Arbeitsplan (zum Beispiel Workshops mit anderen Ländern, Institutionen und Initiativen);
- Aktive Thematisierung und Beseitigung von inkonsistenten Regelungen unterschiedlicher Instrumente insbesondere im Rahmen des Green Deals der EU (ETS, EUFuel Maritime, AFIR etc);
- Unterstützung bei der Produktion und Beschaffung von Wasserstoff und Wasserstoffderivaten (zum Beispiel Ammoniak und Methanol) als Kraftstoff für den Seeverkehr, zum Beispiel im Rahmen von H2Global, sowie Förderung der heimischen Produktion von grünem Wasserstoff, um die Verfügbarkeit sicherzustellen;
- Forschung und Entwicklung von Wasserstofftechnologie in Seehäfen ansiedeln und die Häfen für den Handel mit und die Nutzung von Wasserstoff ausstatten;
- Forcierung einer gemeinsamen Verantwortlichkeit der Schifffahrtsunternehmen (Nutzungspflicht) und der Energie- und Treibstofflieferanten (Bereitstellungspflicht) im Kontext der Umsetzung einschlägiger EU-Gesetzesvorhaben, um die notwendige Planungs- und Investitionssicherheit zu ermöglichen;
- Bereitstellung von Liegeplätzen in den Häfen, an denen das Bunker alternativer Kraftstoffe möglich ist, sowie zeitnahe Verabschiedung der entsprechenden Regelwerke hierfür (ggf. Sicherstellung im Rahmen der Nationalen Hafenstrategie);
- Bereitstellung von Lager- und Bunkervorrichtungen sowie Tankinfrastruktur zur Versorgung von Schiffen mit Wasserstoff oder Wasserstoff-basierten Syntheseprodukten unterstützen;
- Verbesserung der Verwaltungsverfahren hinsichtlich der Umsetzung von IMO-Vorgaben und beim Erlass sowie bei der Anwendung neuer Vorschriften in Bezug auf die Zulassung und Verwendung alternativer Kraftstoffe an Bord von Schiffen;
- Schaffung eines Förderprogramms für Hafenfahrzeuge und -geräte; Förderung der Anschaffung und des Betriebs von umweltfreundlichen Hafenfahrzeugen und der Lade-/Betankungsinfrastruktur.



■ **Flottenerneuerung und -modernisierung**

- Praxistaugliche nationale, europäische sowie ggf. internationale Förderprogramme für Green Shipping Investitionen und zur Kompensierung der anfänglich erhöhten Betriebskosten entwickeln, die u.a. aus den Einnahmen einer ökonomischen Maßnahme zur Bepreisung von THG-Emissionen – wie etwa einer internationalen Abgabe auf den Treibstoff oder des EU-Emissionshandels – finanziert werden könnten;
- die zum Ende des Jahres 2023 auslaufenden Förderprogramme des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur nachhaltigen Modernisierung von Binnen- und Küstenschiffen im Rahmen des EU-Beihilferechts sollten fortgeführt und weiter ausgebaut werden;
- Entwicklung von Förderinstrumenten des BMDV zur nachhaltigen Modernisierung von Wasser- und Landfahrzeugen im Kontext der Maritimen Forschungsstrategie;
- Verbesserung der Schiffs- und Anlagenfinanzierung (inkl. Bauzeit) am Standort, durch Umsetzung der vielfältigen Vorschläge (zum Beispiel Joint Ownership Model, Exportfinanzierung für AWZ-Projekte, längere Laufzeiten der Finanzierungsinstrumente in Anlehnung an den neuen OECD-Konsensus);
- Nachhaltigkeitskriterium bei Neubeschaffungen von Schiffen und Fahrzeugen im Auftrag der öffentlichen Hand (mit Ausnahme der Bundeswehr) (Beschaffungsleitfaden), d.h. Behörden- und Forschungsschiffen; konsequente Nutzung des Instruments der Innovationspartnerschaft bei der Beschaffung.

■ **Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten**

- Intensivierung der F&E-Aktivitäten zur zeitnahen Markteinführung alternativer Antriebstechnologien und alternativer marktreifer, kommerziell wettbewerbsfähiger Kraftstoffe in ausreichender Menge;
 - schnellstmögliche Umsetzung des neuen Förderschwerpunktes „Klimaneutrales Schiff“; enge Verzahnung der Förderprogramme von Bund und Ländern;
 - Stärkung der deutschen Organisationen im Bereich der Forschung, wie z.B. das DLR-Institut für Maritime Energiesysteme, um die angestrebten Aktivitäten umsetzen und Lösungen für eine emissionsfreie Schifffahrt sowie für die Versorgung mit alternativen Treibstoffen erarbeiten zu können;
 - F&E-Aktivitäten eng mit F&E im Seehafenhinterlandverkehr verzahnen.
- ### ■ **Landstrom**
- Ausbau der einheitlichen genormten Landstromnutzung in Häfen durch Bereitstellung von ausreichenden Strommengen zu wettbewerbsfähigen Preisen, um Schiffsbetreibern ein attraktives Angebot zur Nutzung von Landstrom in den EU-Häfen noch vor einer Landstrompflicht zu machen;
 - Schaffung des erforderlichen Rechtsrahmens für eine wettbewerbsfähige Tarifierung;
 - Unterstützung des Betriebs von Landstromanlagen bis zur EU-weiten Landstrompflicht und Einführung im Einklang mit den anderen europäischen Häfen, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden;

- Fortführung der Bundesprogramms zur Bezuschussung des Baus von Landstromanlagen und stationären Ladestationen.

b) Recycling

- Einsatz/Werbung der Bundesregierung für Erhöhung der Schiffsrecyclingstandards auf internationaler Ebene durch Inkraftsetzung der von Deutschland bereits ratifizierten Hongkong-Konvention Mitte 2025.
- Überprüfung der bisherigen Genehmigungspraxis der unteren Umweltbehörden und Schaffung bundeseinheitlicher Regelungen für die Zulassung neuer Unternehmen oder die Erweiterung von Betriebsgenehmigungen für bestehende Bau- beziehungsweise Reparaturbetriebe; Orientierung an EU-Standards, welche auch für Werften außerhalb der EU als Grundlage für eine Aufnahme in die Europäische Liste von zugelassenen Recyclingwerften dienen.
- Ausreichende, schwerlastfähige Flächen in Hafennähe für die Ansiedlung von Unternehmen;
- Finanzierungsinstrumente entwickeln und etablieren.
- Förderung von Kooperationsprojekten mit deutschen Industriepartnern im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit.

c) Munitionsaltlasten im Meer

- Fortsetzung der Aktivitäten über das Jahr 2025 hinaus, mittels eines – gemeinsam mit den Ländern – langfristigen Finanzierungskonzepts, um die zukünftige Munitionsbergung aus Nord- und Ostsee unter Einbindung der vorhandenen fachlichen Expertisen sicherzustellen.
- Gesamtstaatliche Prüfung der Kompetenzen und Zuständigkeiten für den Umgang mit der Munitionsbelastung im Meer, um abschließend eine mit den Ländern abgestimmte gemeinsame Regelung zu initiieren.
- Fortsetzung des Dialogs unter Einbeziehung aller Akteurinnen und Akteure aus Politik, Unternehmen, Wissenschaft, Verbänden und Zivilgesellschaft.
- Abstimmung mit europäischen Partnern rund um Nord- und Ostsee.
- Monitoring der Prozesskette auf Grundlage des sich kontinuierlich ändernden Standes von Forschung und Technik (Wissen, Können, Erfahrung sammeln, ausbauen und teilen).
- Begleitende Forschungsförderung für technologische Anpassungen zur Optimierung der Prozesskette.

- Forschungsförderung für begleitende Überwachungs- und Sanierungsmaßnahmen zu Verteilung, Zustand und zu ökologischen Auswirkungen der Munition in deutschen Gewässern.

d) CCS/CCU-Technologien

- Für CCS/CCU (neue maritime Märkte-Kohlenstoff als Handelsgut) / einschließlich OnBoard CCS erforderliche Anpassung des nationalen Rechtsrahmens.
- Berücksichtigung der maritimen Branche entsprechend ihrer internationalen Bedeutung in der geplanten Carbon Management-Strategie der Bundesregierung.
- Unterstützung für meeres-technische Unternehmen und die Schifffahrt bei CCS/CCU Technologieentwicklung sowie bei der Erschließung dieser neuen Märkte (CO₂ als Handelsgut).
- Unterstützung für meeres-technische Unternehmen bei der Technologieentwicklung für BlueCarbon (einschl. CarbonCredits) sowie „Nature-based-Solutions“ und Förderung von Kooperationsprojekten im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit.
- Forschungs- und Umsetzungsprojekte zur Anpassung an Klimaveränderungen sollen im Einklang mit dem Aktionsprogramm Natürlicher Klimaschutz der Bundesregierung (Handlungsfeld Meere und Küste) ermöglicht werden.



IV. Beitrag der maritimen Wirtschaft zur Energiewende

1. STANDORTBESTIMMUNG

Die maritime Wirtschaft mit ihren Unternehmen, ihrer Infrastruktur und ihrem Know-how ist essenziell, um durch ausreichende Kapazitäten einen wesentlichen Beitrag zur erfolgreichen Umsetzung der nationalen und europäischen Energiewende zu leisten. Dies betrifft sowohl den Ausbau der Offshore-Windenergie (allein für Deutschland mindestens 30 Gigawatt bis 2030 und 70 GW bis 2045) als auch die Sicherstellung der Versorgung mit grünem Wasserstoff und seiner Derivate. Der Offshore-Windenergie kommt als resiliente, kostensenkende Energiequelle für den Industriestandort Deutschland in Europa eine entscheidende, systemrelevante Rolle zu. Die Transformation der energieintensiven Industrie lässt sich nur mit einem erfolgreichen Ausbau der Offshore-Windenergie bewerkstelligen.

Die weltweiten Ausbauziele führen zu einem deutlich höheren Bedarf an Produktionskapazitäten, Flächen für die Ansiedlung der Offshore-Windindustrie, meerestechnischen Produkten und Dienstleistungen und Hafenflächen in Deutschland und Europa. Dies bedeutet einerseits eine Herausforderung und bedarf zügiger industriepolitischer Maßnahmen für einen stabilen innovations- und investitionsfördernden Rahmen. Andererseits entstehen durch die Energiewende auf See große Potenziale für Wertschöpfung und Arbeitsplätze, die es konsequent und zukunftsorientiert zu nutzen gilt.

Beim Ausbau der Offshore-Windenergie kommt umfangreich Meerestechnik bei Standort- und Bauvorerkundung, Installation, Service, Überwachung und Wartung sowie auch beim Rückbau von Anlagen zum Einsatz. In diesem maritimen Sektor, der eine Schlüsselrolle bei der Umsetzung der Ausbauziele spielt, müssen sowohl die notwendige Infrastruktur als auch das Fachpersonal zur Verfügung stehen.

Die Schiffbauindustrie in die Lage zu versetzen, Konverterplattformen und Errichterschiffe zu bauen, würde einen entscheidenden Beitrag zur Sicherung der Erreichung der Ausbauziele leisten. Dies gilt ebenfalls für eine Vielzahl unterschiedlicher spezialisierter Schiffstypen für die Erkundung der Flächen, den konkreten Bau, Netzanbindungen, Kabelstrecken, Betrieb und späteren Rückbau der Windparks. Die Finanzierung von Investitionen in den Ausbau von Produktions- und Umschlagkapazitäten sowie der erforderlichen Infrastruktur ist für die Industrie, insbesondere für den Mittelstand, nicht im Alleingang zu schultern.

Für die Erreichung der Ausbauziele der Offshore-Windenergie ist ein erhöhter Bedarf an qualifizierten und engagierten Fachkräften notwendig. Eine umfassende Qualifizierungs-

offensive mit Fokus auf Offshore-Windenergie und Wasserstoff sollte dafür gestartet werden. Die Qualifizierung und Weiterbildung von Beschäftigten der Windindustrie ist die Grundvoraussetzung, um die Technologieführerschaft erhalten sowie neue Technologiefelder erschließen zu können. Mit Blick auf den erhöhten Fachkräftebedarf müssen außerdem die Ausbildungsaktivitäten erhöht werden. Dafür brauchen insbesondere mittelständische Unternehmen Unterstützung.

Für die Offshore-Windenergie dienen die deutschen Häfen als Produktions-/Fertigungsstandort für Großkomponenten wie Fundamente und Windenergieanlagen, als Lager- und Verladeort, für die die Schwerlastfähigkeit der Land- und Wasserflächen hergestellt werden muss. Im Hinterland der Häfen sollte die Verkehrsinfrastruktur für Großraum- und Schwerlasttransporte mitgedacht und sichergestellt werden. Als Ausgangspunkt für den Bau und ab Mitte der 2030er für den Rückbau von Windparks sowie als Stützpunkt für Service- und Wartungsarbeiten sind die Häfen wichtig. Für den Umschlag von Onshore-Windkomponenten sind die Häfen ebenfalls von substantieller Bedeutung. Sie sind darüber hinaus zentrale Knotenpunkte für zukünftige Wasserstoffimporte.

2. HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

a) Offshore-Windenergie und weitere Energiefelder (Wasserstoff, Kohlenstoffabscheidung)

- **Sicherung von Wertschöpfung und Produktionskapazitäten:** Definition der kritischen Komponenten und Dienstleistungen für den Offshore-Wind-Ausbau und Etablierung eines Monitoring-Prozesses für die Entwicklung der Kapazitäten; Initiative zur Einrichtung einer transparenten Informationsplattform bei der Europäischen Kommission zu Material und Komponenten. Umsetzung von konkreten Maßnahmen.
- **Ausschreibungen von Flächen:** Die Deckelung der Gebotskomponente in den Ausschreibungen würde den Kostendruck auf die Lieferkette senken. Qualitative Kriterien sollten auch bei den künftigen Offshore-Ausschreibungen eine wichtige Rolle spielen, um den Qualitäts- und Innovationswettbewerb zwischen den Bietern anzureizen. Die richtige und europäisch harmonisierte Ausgestaltung qualitativer Kriterien befördert den Wettbewerb um das beste Lösungskonzept für eine spezifische Fläche und kann beispielsweise die Systemdienlichkeit der Offshore Windenergie oder den CO₂-Fußabdruck über den gesamten Produktlebenszyklus

eines Offshore-Windenergieprojekts nach einer intensiven Prüfung der Anwendbarkeit mit einbeziehen.

- **Energiemarktdesign:** Schaffung effizienter und zielgerichteter Vergütungs- und Absicherungsinstrumente für Offshore Wind, z.B. die Einführung von zweiseitigen Differenzkontrakten für einen Teil der Flächen sowie die konsequente Stärkung und Förderung des PPA-Marktes.
- **Meeresflächennutzung effizienter gestalten:** Ermöglichung von Konzepten und Schaffung von Anreizen für die Ko-Nutzung; Etablierung, Weiterentwicklung und Vereinfachung des gesetzlichen Rahmens und einfacher Planungs- und Genehmigungsstrukturen für das Re-powering bestehender Offshore-Windenergieanlagen
- Neuaufstellung des Dialogs der Offshore-Windenergiebranche mit allen relevanten Akteuren der maritimen Wirtschaft
- Die gesamtgesellschaftlichen Anforderungen im Kontext der Energiewende bedürfen einer übergeordneten Initiative zur Schaffung einer maritimen Datenstrategie. Als Basis dafür können die Entwicklungen des maritimen Datenraumes Marispace-X dienen.
- Sicherung der Rettungskette beim Ausbau der Offshore-Windenergie gewährleisten. Mit Blick auf die Verantwortlichkeiten bei der Offshore-Rettungskette in der Ausschließlichen Wirtschaftszone sollte dringend eine Neuordnung angestrebt werden mit einer stärkeren Rolle des Bundes. Bundeszuständigkeit für Notschlepper-Organisation weiter beibehalten.
- **Großraum- und Schwerlasttransporte:** Sicherstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur und optimierter Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwerlasttransport von und zu den Seehäfen.
- Förderung von Innovations- und Demonstrationsprojekten mit Offshore-Windenergie (an Land, auf See (AWZ) und küstennah (Küstenmeer)) wie z.B. für die nationale Wasserstoffproduktion über die gesamte (maritime) Prozesskette von der Erzeugung grünen Wasserstoffs, über den Transport per Pipeline oder Schiff, bis zur Speicherung an Land und an Bord sowie der Nutzung als Treibstoff für Schiffe
- **Weiterentwicklung der Nationalen Wasserstoffstrategie:** Definition eines eigenen Ausbauziels für Wasserstoff auf See von mindestens 10 GW unter Berücksichtigung von Naturschutzfaktoren und des nationalen Schutzziels sowie die darauf basierende Ausweisung weiterer Flächen; Definition eines Förder- und Vergabemechanismus; eine wettbewerbliche Ausschreibung mit

qualitativen Kriterien von grünem Wasserstoff und einer Förderung der Nachfrage nach grünem Wasserstoff.

- **Kohlenstoffabscheidung:** Umfassende Analyse der Potenziale von Kohlenstoffabscheidung für die maritime Wirtschaft; regulatorische und finanzielle Bedarfe für diese klären.
- b) Finanzierungs-/Förderinstrumente**
- Schaffung geeigneter Förder- und Finanzierungsinstrumente, um den Zugang zu Investitionskapital für den Auf- und Ausbau von Fertigungs-, Umschlag- und Transportkapazitäten in Deutschland und in der EU zu erleichtern;
 - Zielgerichtete Anpassung des staatlichen Finanzierungs- und Bürgschaftsinstrumentariums zur Stärkung des Mittelstandes bei der Umsetzung der (Offshore-) Energiewende; Weiterentwicklung des bestehenden KfW-Finanzierungsinstrumentariums Offshore-Windenergie; Öffnung/Anpassung des (Groß-)Bürgschaftsprogramms des Bundes und ggf. des KfW Instrumentariums um die Stellung notwendiger vertraglicher Sicherheiten; Bereitstellung eines Instrumentariums zur Finanzierung von Betriebsmitteln (Working Capital) bei Großlieferverträgen
- c) Häfen als Energieknotenpunkte im Rahmen der nationalen Hafenstrategie ausbauen**
- Ermöglichung von Investitionen zur Ertüchtigung der Hafeninfrastuktur für die Offshore-Windindustrie und Wasserstoffproduktion (u.a. Überprüfung der Seehäfen-Finanzierung durch den Bund);
 - Sicherstellung von adäquater Infrastruktur der Häfen für die Wasserstoffproduktion und Transport; Forschung und Entwicklung beim Einsatz von Wasserstoff bei schwerem Gerät und Spezialanwendungen fördern;
 - Planungsbeschleunigung: Klarstellung, dass auch die für den Auf-, Aus- und Rückbau erneuerbarer Energien notwendige Hafeninfrastuktur im überragenden öffentlichen Interesse liegt, Meeresumwelt- und Klimaschutz ermöglicht und der öffentlichen Sicherheit dient;
 - Reform der Ein- und Ausfuhrregelung von Gütern, die zum Betrieb des Offshore Windparks notwendig sind (Bsp. Unterschiedliche Regelungen für Getriebeölkabiner Ausfuhr in die AWZ und Einfuhr bei Rückkehr des Service-Schiffes als „Altöl“);
 - Ausnutzung der optimalen steuerlichen Rahmenbedingungen für den Betrieb von Offshore-Spezialschiffen in Deutschland, um Wettbewerbsgleichheit mit ausländischen Anbietern hinsichtlich der Erbringung von Dienstleistungen in der deutschen AWZ zu gewährleisten; Einbeziehung von Offshore-Einheiten unter die Tonnagesteuer und Verknüpfung mit europäischen Wertschöpfungsvorgaben.

V. Stärkung der Landes- und Bündnisverteidigung auf See sowie der maritimen Resilienz

1. STANDORTBESTIMMUNG

Nicht zuletzt der völkerrechtswidrige Überfall Russlands auf die Ukraine hat zu veränderten Bewertungen der geopolitischen Lage und im Rahmen der damit eingeläuteten Zeitenwende zu einer neuen Auseinandersetzung mit Sicherheitsfragen geführt. Deutschland befindet sich seit dem Beginn des Krieges am 24.02.2022 in einer veränderten sicherheitspolitischen Lage, die nicht zuletzt auch die Rolle der Deutschen Marine im Bereich der Landes- und Bündnisverteidigung betrifft. Die Deutsche Marine hat hierauf bezogen ihr Zielbild 2035+ vorgelegt, das im Einzelnen die operativen Ausrüstungsbedarfe im Bereich der Über- und Unterwasser-Rüstung beschreibt.

Deutschland ist als weltweit drittgrößte Import- und Exportnation zwingend auf sichere Seewege und unterseeische Kommunikations- und Transportlinien angewiesen. Damit einhergehend hat sich auch die Diskussion zur Diversifizierung der Lieferketten zur Vermeidung von Abhängigkeiten von bestimmten Ländern und Regionen intensiviert. Mit den Angriffen auf die Gas-Pipelines Nord Stream I und II im Herbst 2022 ist die Verletzlichkeit der nationalen und internationalen maritimen Infrastrukturen deutlich sichtbar geworden. Für den Schutz bzw. die Resilienz der maritimen Infrastruktur ist zunächst der jeweilige Betreiber der Einrichtung verantwortlich. Daneben bedarf es eines engen und abgestimmten ressort- und länderübergreifenden Zusammenwirkens, u.a. auch durch polizeiliche und militärische Einsatzkräfte, aber auch unter Einbindung von Verwaltungen, Industrie und Wissenschaft bei der Durchführung aller Resilienzmaßnahmen. Kooperationsformen wie unter deutschen Sicherheitsbehörden auf See geübte Praxis (z.B. im Maritimen Sicherheitszentrum oder bei den gemischten Besatzungen von Zoll und Bundespolizei See) haben sich bewährt und müssen den neuen Bedrohungen angepasst werden.

Die Gewährleistung Maritimer Sicherheit ist ohne eine leistungsfähige, resiliente und innovative nationale Marineschiffbauindustrie nicht möglich. Der Marineschiffbau zählt daher umfassend sowohl im Bereich Über- als auch im Bereich Unterwasserschiffbau als auch in der Instandsetzung zu den von der Bundesregierung besonders geschützten und zu fördernden verteidigungsindustriellen Schlüsseltechnologien. Neben erwarteter nationaler Auftragsvergaben für die Deutsche Marine bleibt für die nationale Marineschiffbauindustrie der Export – auch in Drittstaaten

außerhalb von EU und NATO – elementar wichtig, um industrielle Kapazitäten planbar auszulasten, Technologie- sowie Projekt-Know-how und hochqualifizierte Arbeitskräfte zu erhalten und auszubauen und damit insgesamt die Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten. Damit steht die deutsche Marineschiffbauindustrie langfristig als verlässliche und leistungsfähige Partnerin der Deutschen Marine bereit. Um dies für die Zukunft sicherzustellen, bedarf es allerdings Lösungen für die Herausforderungen, die auch der innereuropäische Wettbewerb an die deutsche Marineschiffbauindustrie stellt. Andere Schiffbaunationen in der EU verfügen über national konsolidierte Marineschiffbauindustrien, an denen die Staaten oft direkt oder mittelbar beteiligt sind. Auf diese ungleiche Wettbewerbssituation muss der öffentliche Auftraggeber reagieren und diese bei künftigen Auftragsvergaben berücksichtigen.

Zusammen mit dem Strategic Compass der EU bildet die jüngst aktualisierte Europäische Maritime Sicherheitsstrategie (EUMSS) den Kern einer gemeinsamen europäischen maritimen Sicherheitspolitik. Jüngst hat die Bundesregierung dazu mit der Nationalen Sicherheitsstrategie vom 14.06.2023 eine nationale Vervollständigung geschaffen, die demnächst noch um eine überarbeitete Strategie zur Stärkung der Sicherheits- und Verteidigungsindustrie ergänzt werden soll. Alle diese Dokumente sind eingebettet in das Strategic Concept der NATO.

2. HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

a) Marineschiffbau

- **Initiierung eines „Strategischen Dialogs Marineschiffbau“** und aktive Rolle der Bundesregierung zur Sicherstellung des erforderlichen fairen Wettbewerbs im Marineschiffbau einerseits und zur Stärkung des deutschen Marineschiffbaus angesichts europäischer und globaler Konsolidierungsprozesse im Marineschiffbau; frühzeitige Einbeziehung und gemeinsame Entwicklung von Anforderungen in Planungs-, Design- und Budgetierungsprozessen; partnerschaftlicher, kooperativer Prozess zur Lösung auftretender Probleme im Bauprozess; Verfolgen von Produktlinien und die Nutzung von Serieneffekten nach dem Prinzip „Linie statt Klasse“
- **Schlüsseltechnologie:** Konsequente Umsetzung der Einordnung des Marineschiffbaus (Über- und Unterwasser-

schiffbau inkl. Instandsetzung) als Schlüsseltechnologie; Nutzung von nationalen Vergaben zur Sicherung der Kapazitäten und des Know-hows

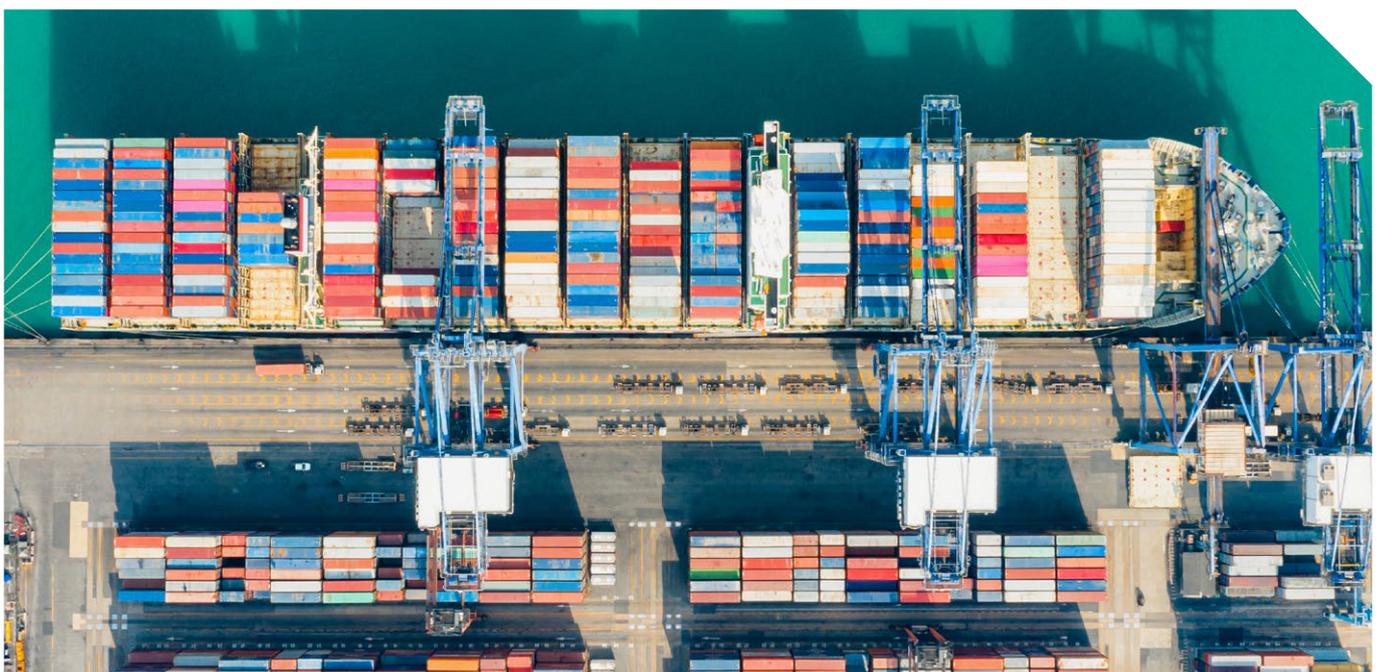
- **Kooperationsprojekte im Rahmen europäischer Innovationen- und Beschaffungsprogramme:** Intensivierung der Beteiligung von deutschen Marineschiffbauwerften und strategischen Zulieferern mit politischer Flankierung und Unterstützung der Sozialpartner
- **Einsatzfähigkeit der Bestandsflotte:** Nutzung von Know-how aus Konstruktions- und Herstellungsphase durch kombinierte Herstellungs-, Erhaltungs- und Logistikversorgungsverträge.
- **Exportprojekte:** wirksame politische und administrative Flankierung über bilaterale staatliche Vereinbarungen; zügige Bearbeitung und zeitnahe Entscheidung zu Exportanfragen und die begleitende Gewährung von Exportkreditgarantien; Exportgenehmigungen sind, wenn beantragt und genehmigungsfähig, künftig als einheitliche Herstellungs- und Überlassungsgenehmigung zu erteilen.

b) Schutz maritimer Infrastrukturen

- **Konzept für eine Koordinierung** und stärkere Bündelung der bestehenden europäischen Initiativen in Hinblick auch auf die Stärkung der maritimen Sicherheit; Mitwirkung im Rahmen der Umsetzung der EUMSS.
- **Kurzfristige Erarbeitung einer umfassenden Bestandsaufnahme** zu aktuellen wie zukünftigen maritimer Bedrohungsszenarien, u.a. europaweites Risk Assessments

zur Überprüfung der Vulnerabilität der Offshore Windparks und Anbindungsleitungen sowie der bestehenden Versorgungs- und Kommunikationslinien, um Schwachstellen und Sicherungsmaßnahmen zu identifizieren und umzusetzen.

- **Schaffung einer nachhaltigen Governance-Struktur** „schlanke und effiziente“ Einsatzrahmenbedingungen für und zwischen den verschiedenen beteiligten Einsatzkräften (multi-domain, multi-force).
- **Schaffung geeigneter rechtlicher Rahmenbedingungen** für einen effizienten und wirkungsvollen Schutz maritimer kritischer Infrastrukturen von der Küste bis auf die hohe See. Dieses beinhaltet u.a. die Wiederaufnahme der Diskussion für ein zukünftiges Seesicherheitsgesetz sowie auch eine dringend notwendige Klarstellung für Einsätze im AWZ-Bereich.
- **Prüfung von Ko-Nutzungsansätzen für den Einsatz von Überwachungstechnologien:** u.a. Einsatz von bestehenden Offshore-Infrastrukturen für Sensorik; Austausch mit Offshore-Windpark-Betreibern, Übertragungsnetzbetreibern und den staatlichen Akteurinnen und Akteuren.
- **Erarbeitung zeitnaher und durchgreifender operativer Lösungen zum Schutz bedrohter, maritimer Infrastrukturen,** Technologie-Roadmap, um vorhandene oder absehbare Fähigkeitslücken durch zielgerichtete Förderung erforderlicher F&T-Maßnahmen zu schließen
- Gewährleistung einer adäquaten Umschlag- und Transportinfrastruktur.



1. STANDORTBESTIMMUNG

Die zukunftsgerechte maritime Wirtschaft ist divers, bunt und vielfältig, zeichnet sich durch tarifgebundene, gut qualifizierte, zukunftsorientierte und motivierte Beschäftigte aus und lebt mitbestimmte Strukturen.

Damit der Standort Deutschland auch in Zukunft zu den führenden maritimen Zentren weltweit gehört, sind neben adäquaten Rahmenbedingungen für die Branche erhöhte Anstrengungen zur Sicherung des maritimen Know-hows durch eine Intensivierung der Ausbildungsbemühungen und Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Ausbildungsberufe auf See und an Land erforderlich.

Ohne ein ausreichendes Potenzial an klugen Köpfen, Wissen, Erfahrung und Know-how wird es zunehmend schwierig, im internationalen Wettbewerb der Produktions- und Innovationsstandorte und bedeutenden maritimen Zentren mithalten. Den demografischen Wandel erkennen Unternehmen und Beschäftigte der Branchen der maritimen Wirtschaft als gemeinsamen Gestaltungsauftrag an. Ziel ist es den Fachkräftebedarf und damit die Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit der Branche an Land und auf See langfristig zu erhalten und wieder mehr junge Menschen für einen Berufseinstieg im maritimen Bereich zu gewinnen. Gerade bei jungen Menschen spielen Nachhaltigkeit und Klimaschutz eine Rolle als Auswahlkriterium bei der Berufswahl.

Der Erfolg der Transformation hat auch eine große sozialpolitische Relevanz: Der maritime Sektor, einschließlich der Zulieferer und Dienstleister, ist in vielen Regionen, insbesondere auch in Nord- und Ostdeutschland, ein bedeutsamer Wirtschaftsfaktor sowie ein wichtiger Garant für Arbeitsplätze und damit von unschätzbare wirtschafts- und beschäftigungspolitischer Bedeutung.

Die maritime Branche mit den deutschen Häfen, Umschlagbetrieben und anderen hafennahen Dienstleistern, Reedereien, Werften, Betrieben der Zulieferindustrie, maritime Technik und Offshore-Windindustrie bietet gute Beschäftigungsverhältnisse in einem anspruchsvollen und dynamischen Umfeld. Die dualen Ausbildungen im nautischen, technischen, kaufmännischen und handwerklichen Bereich sind von hoher Qualität und haben international einen ausgezeichneten Ruf, ebenso wie die verschiedenen maritimen Studiengänge.

Gleichzeitig leiden alle Teilbranchen der maritimen Wirtschaft unter akutem Fachkräftemangel. Die Zahl der Beschäftigten in tradierten und zukunftsorientierten maritimen

Berufen ist in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen. Neue Berufsbilder entstehen. Das für die maritime Branche relevante Fachwissen verändert sich. Auch sind aktuell nur 6% der Schiffsbesatzungsmitglieder weiblich und auch in den Seehäfen sowie weiteren Bereichen der maritimen Wirtschaft sind Frauen bislang noch deutlich unterrepräsentiert. Bei der Fachkräftegewinnung brauchen wir in Deutschland zukünftig mehr Diversität, sowohl an Bord als auch in der maritimen Wirtschaft insgesamt. Die Berufsbilder in der maritimen Wirtschaft müssen insgesamt, aber besonders für Frauen noch deutlich attraktiver werden.

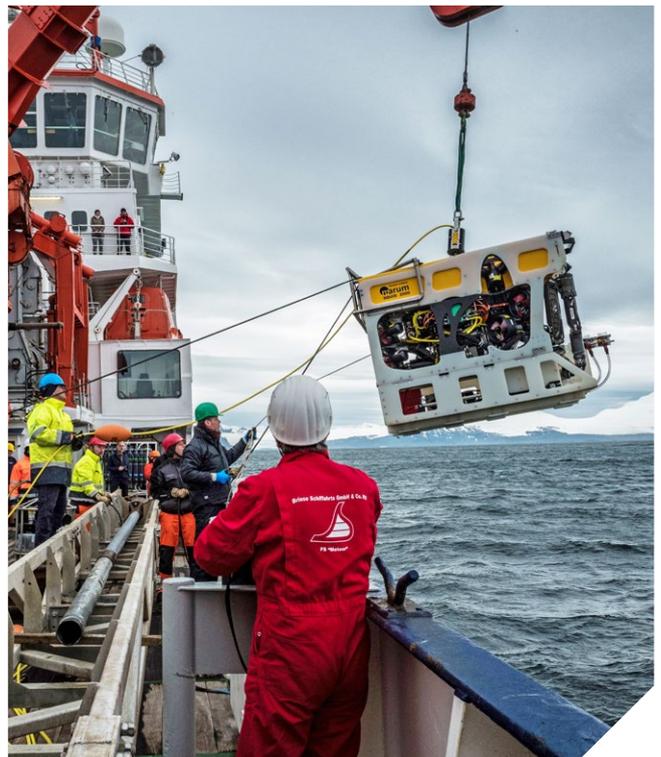
Der Strukturwandel der maritimen Wirtschaft verlangt den Beschäftigten viel ab. Durch die Digitalisierung und Automatisierung, die Transformation der Energiewende, durch den Wandel von Antrieben, Kraftstoffen und logistischen Prozessen sowie die demografische Entwicklung verändert sich die Arbeitswelt fortlaufend. Es gibt immer weniger manuelle und immer mehr überwachende und steuernde Tätigkeiten, was steigende Jobanforderungen bedeutet. Es bedarf erheblicher Anstrengungen, um das gemeinsame Ziel zu erreichen, dass Beschäftigte und Unternehmen technische Innovationen vorantreiben und den Wandel positiv zum gemeinsamen Nutzen gestalten sowie gute Arbeitsplätze bewahren und schaffen zu können.

Gute tariflich gesicherte Bedingungen müssen erhalten und weiterentwickelt werden. Hier kommt den Sozialpartnern die wichtige Rolle zu, den Transformationsprozess in der maritimen Wirtschaft zu nutzen, um die Entwicklungen im Interesse der Beschäftigten und des Wirtschaftsstandortes Deutschland zukunftsfähig zu gestalten.

2. HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

- Ausbildung, Weiterbildung und Qualifizierung von Arbeitskräften in neue Berufsbilder unterstützen und an die Bedarfe der Transformation durch Digitalisierung und Automatisierung sowie den demografischen Wandel anpassen.
- Bildungs- und Ausbildungssysteme und -einrichtungen erhalten, stärken und zu vermittelnde Inhalte auf die Herausforderungen der Zukunft ausrichten.
- Gemeinsame abgestimmte Initiativen der maritimen Sektoren, um Fachkräfte für die facettenreiche maritime Branche gewinnen.

- Regionale Transformationscluster und deren Verzahnung mit weiteren/ darüberhinausgehenden Förderinstrumenten, die geeignet sind, die Bewältigung der Transformationsprozesse zu unterstützen, einrichten.
- Mitbestimmungsträger frühzeitig in die Planung und Durchführung technologischer Innovationsprozesse einbeziehen.
- Gemeinsame Weiterbildungseinrichtungen der Sozialpartner stärken.
- Das Förderprogramm IHATEC II und Digitale Testfelder in Häfen fortzuführen, um die Leistungsfähigkeit der deutschen Hafenwirtschaft zu unterstützen und die Transformationsprozesse Energiewende, Digitalisierung und Automatisierung im Sinne von sozialer Marktwirtschaft und Nachhaltigkeit zu erleichtern.
- Perspektiven für Werftstandorte entwickeln, um künftig Arbeitsplätze über besondere Kompetenzen im Bereich Green Tech/ Grüner Schiffbau zu sichern.
- Maßnahmen zur Stärkung der deutschen Flagge erarbeiten, dabei insbesondere eine einheitliche, leistungsstarke und kundenorientierte Flaggenstaatsverwaltung einführen.
- Sicherung der dauerhaften Wettbewerbsfähigkeit der Schlepsschiffahrt mit den am EU-Standort Deutschland geltenden Arbeitsstandards.
- Die Maßnahmen zur Ausbildungs- und Beschäftigungsförderung in der Seeschifffahrt fortsetzen; Bereitstellung einer Mindestanzahl von Ausbildungsplätzen durch die Arbeitgeberseite vereinbaren.
- Weitere Maßnahmen entwickeln, die geeignet sind, das maritime Know-how dauerhaft aufrechtzuerhalten und auszubauen.
- Das „Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt“ (Maritimes Bündnis) mit allen maritimen Bündnispartnern fortsetzen und weiterentwickeln.
- Die Ausbildung, Qualifizierung und Gleichstellung von Arbeitskräften sowie insbesondere die Diversität in der gesamten maritimen Wirtschaft weiter verbessern und gemeinsam mit den Sozialpartnern Strategien gegen den Fachkräftemangel entwickeln.
- Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung personell stärken und sie somit schlagkräftiger und effizienter machen. Entscheidungskompetenzen in die Fläche übertragen und Bemühungen für eine bessere Aus-, Fort- und Weiterbildung anstellen.
- Die zukunftsfähige Ausstattung der Seemannsmission sicherstellen sowie sich bei ILO und IMO für die weitere Verbesserung der Arbeitsbedingungen für Tätigkeiten auf Hoher See im Offshore-Windenergie-Bereich einsetzen, hierzu zählt neben guter Bezahlung, hohen Sicherheitsstandards und angemessener Ausrüstung auch eine gut funktionierende Seenotrettung.
- Sich dafür einsetzen, dass die hohen Sicherheits- und Qualitätsstandards in den deutschen Häfen und für den Offshore-Wind-Standort gesichert werden.
- Förderung von Weiterbildungsoffensiven und Qualifizierungsmaßnahmen u.a. in Zusammenarbeit mit den IHKs, um die zukünftigen Fachkräfte für die vielfältigen meeres-technischen Einsatzfelder und für die maritime Energiewende zu qualifizieren.
- Verfügbarkeit von Fachkräften insbesondere in der Offshore-Windenergie stärken: Weiterbildungs- und Ausbildungsinitiativen für mehr Fachkräfte in der Offshore-Windenergie-Branche; Prüfung einer Ergänzung oder Erweiterung des Spektrums der Ausbildungsberufe, um speziell auf die Windindustrie ausgerichtete Berufe passgenau ausbilden zu können. Gleichzeitig ist zu überlegen, ob Verbundausbildungen beispielsweise im Servicebereich möglich sind und ob Synergien mit Ausbildungen in anderen maritimen Branchenzweigen bestehen. Mittelfristig werden internationale Ausbildungsstandards erforderlich sein.



Dieses Diskussionspapier bildet die thematischen Schwerpunkte der 13. Nationalen Maritimen Konferenz am 14./15. September 2023 in Bremen ab. Es wurde in einem Abstimmungsprozess zwischen verschiedenen Verbänden und Organisationen der maritimen Wirtschaft sowie den Gewerkschaften erarbeitet.

Fotos: Adobe Stock [1, 6, 10, 14] | BALTIC Taucherei- und Bergungsbetrieb Rostock GmbH [7] | Briese Schifffahrts GmbH & Co. KG [16] | Dreamstime [3, 5] | iStockphoto [9]