



Wirtschaftsminister Robert Habeck in einer
Paneldiskussion auf der 13. Nationalen
Maritimen Konferenz am 14. September.

13. NATIONALE MARITIME KONFERENZ

Standort stärken. Klima schützen. Zukunft gestalten.

BMWK/bundesfoto/Christina Crybik

Für die maritime Zukunft

Vom 14. auf den 15. September 2023 fand die 13. Nationale Maritime Konferenz in der Hansestadt Bremen statt. Unter anderem nahm dabei die maritime Sicherheit einen besonderen Stellenwert ein und auch in die vielen weiteren Themen gibt SUT-Korrespondent Clemens Finkbeiner einen Einblick.

Vor 23 Jahren berief die Bundesregierung die erste Nationale Maritime Konferenz (NMK) ein – als Forum der gesamten Branche unter der Schirmherrschaft des Bundeskanzlers. Die Branche tat sich anfänglich schwer, ihre wirtschaftliche Rolle insgesamt darzustellen, es waren eher Teilbereiche, die gerade aktuell waren, Werftensterben etwa oder „Tonnagesteuer“ bei den Reedern. Das sollte diesmal bei der 13. NMK am 14. und 15. September in Bremen anders sein. Der Maritime Koordinator Dieter Janecek (MdB, Grüne) hatte dezidiert erklärt, die Konferenz nach übergeordneten Themen auszurichten, zum Beispiel Energie- wende, Wasserstoffwirtschaft, Klimaschutz oder Versorgungssi- cherheit. Themen, die bei Regierenden wie Regierten on Top stehen.

Parallel gab es dazu die Diskussion um ein Nationales Hafen- konzept, Gelegenheit für die Küstenländer, sich als zentrales Scharnier der Welthandelsnation Deutschland darzustellen (und mehr Unterstützung einzuklagen). Sie hatten bereits im Vorfeld der Konferenz ihre Forderungen gebündelt und auf eine Verzehn- fachung der jährlichen Investitionen in die Hafeninfrastruktur auf 400 Millionen als deutsche Gemeinschaftsaufgabe in einer

Bundesregierung/Denzel



Bundeskanzler Olaf Scholz lobte auf der NMK die Rolle der deutschen
Seehäfen bei der Transformation von Wirtschaft, Handel und Klima.



„Bremer Erklärung“ gepocht. Zuletzt seien es gerade 38 Millionen gewesen, von den Küstenländern allein finanziert. Leider fehlte der zuständige Verkehrsminister Volker Wissing und ließ sich von seiner Staatssekretärin Daniela Kluckert vertreten.

So blieben in Bremen manche Bereiche, etwa die Binnenschifffahrt, außen vor; Schiffbau, Meerestechnik und Zulieferindustrie kamen nur eingeschränkt zu Wort. Gleichwohl lobte Wirtschaftsminister Habeck diese Bereiche in höchsten Tönen: Deutsches Know-how eröffne der Offshore-Windenergie und der Meerestechnik neue Aktionsfelder. „Allein in der Nordsee sollen bis 2050 für rund 270 Gigawatt Windkraftanlagen gebaut sein“, wovon der Klimaschutz besonders profitiere. Doch bräuchten solche Windstrommengen ausreichend Konverter, die derzeit in Europa nur ein spanischer Hersteller liefere. Eine Anlage koste zwei Milliarden Euro, zunächst gehe es um vier Anlagen. „Die müssen wir selbst bauen!“, sagte Habeck und nannte als Standorte Bremerhaven und Rostock. Begeistert zeigt er sich von den Flettnerrotoren, eine aus seinem Haus geförderte Entwicklung; sie erbringen über zehn Prozent Treibstoffersparnis und sind somit Trendsetter bei der „Dekarbonisierung“ (CO₂-Reduzierung) von Schiffsantrieben. Autonomes Fahren ließ er sich im Deutschen Forschungsinstitut für KI DFKI im Unviertel der Hansestadt präsentieren.

Bremens Bürgermeister Andreas Bovenschulte freute sich, dass die Tagung schon zum dritten Mal ihren Weg an die Weser gefunden habe; konkret verwies er auf eine Reihe von bremischen

Meeres- und Schifffahrtsbezogenen F&E-Initiativen. Wichtige Großprojekte seiner Hafenstadt seien: die Kaikante im Container-Hafen auf 2,5 Kilometer zu verlängern und die Fahrrinne der Außenweser an heutige Schiffsgrößen anzupassen. Dafür reichten die bisherigen Mittel bei Weitem nicht aus, die bisherigen 38 Millionen seien nachgerade lächerlich. „Dafür kann man heute nicht einmal eine Kita oder Schule bauen“, sagte er unter dem Beifall seiner Zuhörer. Bremen wolle sich vom Traditionshafen zum Energy-Port wandeln und darin seine neue Rolle finden. Leider habe man dabei mit lähmender Bürokratie zu tun, „es muss eine massive Planungsbeschleunigung her!“

Der Höhepunkt am Donnerstag

Bundeskanzler Olaf Scholz traf – wieder ohne Augenklappe – zur Konferenz ein. Er ging gleich in medias res, wies auf die Folgen des Staus vor dem Panama-Kanal hin und der Havarie der „Ever Given“ vor zwei Jahren im Suezkanal: „Hier zeigt sich, wie sehr die Dinge zusammenhängen.“ Es gelte, Emissionen zu senken und gleichzeitig Exporterfolge einzufahren, Lieferengpässe zu bekämpfen, aber Handelsbeziehungen zu behaupten. Deutschland wolle „bis 2045 klimaneutral werden und zugleich ein starkes Industrieland bleiben.“ Dafür brauche es den Welthandel, der zu 90 Prozent über Schiffe liefere. „Und alles schließlich über die Häfen.“

Etwas schuldbewusst räumte er ein, dass diese von den „Entscheidungsträgern lange Zeit vernachlässigt“ worden seien. Und



Wirtschaftsminister Habeck im Deutschen Forschungszentrum für Künstliche Intelligenz DFKI in Bremen im Gespräch mit Roboter-Butler „Charlie“.



**Namhafte Vertreterinnen aus der maritimen Branche auf der NMK:
Gaby Bornheim, Präsidentin des Verbands Deutscher Reeder VDR.**

mit der maritimen Industrie an der Küste sei es ähnlich. Aber seit Corona und dem Krieg in der Ukraine sei klar: „Deutsche Häfen sind mehr als die Betriebsstätten der Reedereien, mehr als Kostenstellen. Unsere Häfen sind die Zentralen der Energiewende, Anlaufstellen sicherer Handelsrouten, Schutzräume unserer kritischen Infrastruktur.“ Deswegen würden 13 Milliarden Euro aus dem Sondervermögen Bundeswehr in die maritime Struktur investiert.

Beim diesjährigen NATO-Gipfel in Vilnius Mitte Juli sei daher auf Vorschlag Norwegens und Deutschlands ein maritimes Zentrum des Bündnisses eingerichtet worden. Das dazugehörige Folgegesetz KRITIS komme bald und umfasse auch die Seehäfen. In Deutschland sei die neue Nationale Hafenstrategie in Arbeit. Er wolle, „dass sie, wenn es geht, noch in diesem Jahr vom Kabinett beschlossen wird.“ Damit daraus ein Erfolg werde, müssten zwei Bedingungen erfüllt sein:

» mehr Investitionen in die Zukunft unserer Häfen. „Der Bund bekennt sich klar zu seinem Teil der Verantwortung.“ Er erinnerte in diesem Zusammenhang an die Bedeutung der maritimen Branche für den Arbeitsmarkt. Seit seiner Hamburger Bürgermeisterzeit wisse er, dass allein dieser Hafen „in ganz Deutschland weit über eine halbe Million Arbeitsplätze (sichere) – auf den Werften und im Schiffbau, bei den Zuliefe-

ren, in der Handelsflotte, in den See- und Binnenhäfen, in der Meerestechnik. 1,35 Millionen Beschäftigte halten die hafenabhängige Industrie in Deutschland am Laufen. Bundesweit sichern Häfen direkt und indirekt bis zu 5,6 Millionen Arbeitsplätze.“

» Zweitens gelte es, nicht am Alten festzuhalten. „Wir brauchen eine europäische Hafenpolitik“ mit fairem Wettbewerb. „Und wir brauchen deutsche Häfen, die bei den Mengen, Kosten und der Produktivität besser werden.“ Daher unterstütze der Bund zum Beispiel digitale Testfelder und innovative Hafentechnologien. Bis 2045 klimaneutral zu werden, sei auch eine Chance. Die Energiewende bringe neue Aufgaben und Aufträge für unsere Häfen. Weil die Zeit dränge, seien für die maritime Wirtschaft bis Jahresende alle wichtigen Entscheidungen zum „Aufbau eines Wasserstoffkernnetzes von den Häfen mit ihren neuen LNG-Terminals bis in unsere industriellen Ballungsgebiete“ zu treffen.

Wegmarke dafür sei die Installation von Offshore-Windenergieanlagen mit 30 Gigawatt bis 2030, wofür der Klima- und Transformationsfonds mit jährlich rund 60 Millionen Euro bereitstehe. Große Chance böten die Konverter-Plattformen. Um grünen Wasserstoff schon auf See erzeugen zu können, habe die Regierung für 2024 100 Millionen Euro im Haushalt vorgesehen. Abschließend lobte Scholz die Weltschiffahrts-Organisation IMO für ihren Entschluss, bis 2050 klimaneutral sein zu wollen. Die Zeiten, in denen Häfen und Schifffahrt zwar wahrgenommen, aber nicht wichtig genommen würden, „sind vorbei“. Der künftige IMO-Generalsekretär Arsenio Antonio Dominguez Velasco war eigens zu einem Grußwort angereist.

Sicherheit als wachsende Herausforderung

„Zeitenwende“ und Ukraine-Krieg erreichten auch den Konferenzsaal an der Bremer Bürgerweide: Die Maritime Sicherheit nahm den halben zweiten Konferenztag ein. In Vertretung des Bundesverteidigungsministers Boris Pistorius führte dessen parlamentarische Staatssekretärin Siemtje Möller in die Sicherheitswelt auf Hoher See ein. Ihre Stichworte: „Interoperabilität“, Kooperation von EU und NATO sowie ganz konkret die Schaffung und ständige Aktualisierung eines „Unterwasserlagebilds“



Dieter Janecek, MdB, Koordinator der Bundesregierung für maritime Wirtschaft und Tourismus.



wegen der hohen Gefährdung submariner Versorgungsleitungen, Kommunikationskabeln und anderer Pipelines. Mit der Handelsmarine sei ein digitaler Austausch im Sinne eines Netzwerks gegen Gefahren aus dem Cyberraum einzurichten. Ganz spezielles Lob erteilte sie der wenige Tage alten Initiative Deutschlands und Norwegens zur besseren Kooperation, beginnend mit der Vereinheitlichung im U-Bootbau.

Möller erinnerte daran, dass die deutsche Marine jüngst ihren 175. Gründungstag begehen konnte, ein Kind des Paulskirchenparlaments. Die heutige Bundesmarine habe dagegen zwar erst 67 Jahre aufzuweisen, nahm Vizeadmiral Jan Christian Kaack, Inspekteur der Deutschen Marine, den historischen Ball auf. Doch habe sich das Umfeld dieser Teilstreitkraft heute völlig geändert. Zur Nordsee als operativem Zentrum komme mehr und mehr die Ostsee dazu. Die Baltic Taskforce mit ihren 14 Nationen habe daher in Rostock ihre Kommandozentrale.

Russland als Hauptgegner habe bei der Unterwasserkommunikation einen klaren Vorsprung. Hier müsse das westliche Bündnis sein Innovationspotenzial erheblich steigern. Man habe es mit einer hybriden Art von „Inkognito“-Operationen der Gegenseite zu tun, was den Nachweis von Anschlägen und dergleichen erschwere. Gleichgewichtig bestehe die Gefahr von 1,6 Millionen Tonnen versenkter Weltkriegsmunition.

Die Kieler Expertin für Sicherheitspolitik, Sarah Kirchberger, weitete den Blick auf das globale Geschehen, wo der Gigant China alles darauf anlege, seine kleinen Nachbarstaaten und die internationalen Handelsrouten seiner „Suprematie“ zu unterwerfen. Chinas Marine-Aufrüstung übertreffe die Europas um ein Mehrfaches.

Schwerpunkte einer Hafenstrategie spiegelte Bremens Hafen-senatorin Kristina Vogt an diversen Ansätzen der Konferenz; die Stichworte dazu:

- » Häfen als digitale Umschlagszentren
- » Bedeutung des Hinterlands
- » Häfen und Energie beim Umschlag wie bei Umwandlung

Allenthalben spürbar sei die Personalenge: Neben dem klassischen Nachwuchs habe man sich um Quereinsteiger, Weiterbildung und intelligente Kooperation der Häfen zu kümmern. Vogt begründete erneut den Investitionsbedarf von jährlich 400 Millionen Euro: „Ich weiß, was unsere Kais und ihre Sanierung kosten.“



BMWi/bundesfoto/Christina Cybik

Siemtje Möller, parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister der Verteidigung, auf der NMK.

Akzeptanz und Wertschätzung seien zentrale Gebote für ein attraktives Ausbildungswesen, was in den letzten Konferenzbeiträgen unter anderem von GMT-Vize Prof. Dr. Sören Ehlers zur Sprache kam: „Ohne maritime Wirtschaft läuft nichts“ – das sei besser zu kommunizieren. Speziell ein höherer Frauenanteil sei eine der Maßnahmen gegen Personalknappheit war die letzte Debattenrunde. Allerdings war hier die Konferenz schon nahe ihrem geplanten Ende, wodurch die Reihen des Auditoriums schon sehr gelichtet waren.

Clemens Finkbeiner

Anzeige

- » Bargeverkehre
- » Bahnverkehre
- » LKW-Verkehre
- » Containerdepot & -reparatur
- » Short Sea Shipping

Umweltfreundliche Containerlogistik bei Am Zehnhoff-Söns

Nachhaltige Lösungen für jeden Transport.

Mit der kombinierten Nutzung von Barge, Bahn und LKW entstehen deutlich weniger CO₂-Emissionen. Mehr dazu finden Sie unter azs-group.com/green.

azs-group.com