



Maritime Wirtschaft | 25.03.2021

## Hartmut Hamerich: Spezialschiffbau sichert maritime Branche im Land

Anrede,

Sehr geehrte Damen und Herren,

dieser Antrag ist eine erneute Bekräftigung der Beschlüsse vom 18. Juni 2020 sowie vom 28. Oktober 2020. Die Maritime Branche in SH prägender Industriezweig und dies bleibt auch weiterhin so. Die Landesregierung setzt sich intensiv und langfristig für eine bessere Stellung der Maritimen Wirtschaft ein. Die Maritime Branche ist jedoch nicht nur die so gern verschriene Rüstung oder die hochtechnologischen aber oft kritisierten Kreuzfahrtschiffe, sondern hochspezialisierte Forschungsschiffe, Schiffe im Umweltschutz oder für die Arbeiten im sensiblen Ökosystem „Ozeane“. Es gibt massive Konkurrenz aus dem asiatischen Großraum und der Preis regelt hier die Verlagerung aus dem europäischen Markt heraus, so bleibt nur der Spezialschiffbau. Hier handelt es sich um eine forschungsstarke industrielle Branche mit vielen Arbeitsplätzen, auch in der Zulieferindustrie. Diese Branche besteht nicht nur aus den Großwerften, sondern auch aus vielen kleinen Betrieben, Großwerften sind jedoch der Taktgeber für die Zulieferbetriebe. Diese Betriebe zeigen auch in der Corona-Pandemie, wie Industrie auch unter Auflagen funktionieren und neue Aufträge abschließen kann.

Das Bekenntnis der Politik zur maritimen Branche ist wichtig und in Zeiten von Krisen notwendig, gerade wenn es um zukünftige Projekte geht. Die öffentliche Hand kann viel zur Bewältigung beitragen, insbesondere durch Bürokratieabbau und gemeinschaftliche Beschaffung (z.B. wenn sich Kommunen wie Kiel, Lübeck etc. zusammentun und gemeinsame Kleinserien ausschreiben, da dies dann auch für deutsche Werften interessant wird), das Papier des maritimen Unterstützerbündnis nennt hier viele richtige Aspekte.

Die Industrie wird mit vorgezogenen Aufträgen nicht gestützt, diese fehlen in späterer Zeit. Die Branche leidet immer noch an den Folgen der Weltwirtschaftskrise/ Bankenkrise aus 2007/2008, da die Schifffahrt hart getroffen wurde.

Anrede,

Durch die Pandemie fehlt 80 % der Nachfrage für den europäischen Schiffbau und wenn die Branche wieder so stark getroffen wird, folgt ein systemischer Schaden durch Know-How-Verlust. Marineschiffbau-Fokussierung ist keine Lösung für die gesamte Branche, ziviler und Marineschiffbau folgen unterschiedlichen Marktlogiken. Daher braucht es hier kurzfristige Hilfen und langfristige Impulse, kein Aktionismus, sondern durchdachte Konzepte. Auch wenn es für uns als Küstenregion nicht so relevant ist und wir es oft vergessen: Der Binnenmarkt, der Chancen für KMU's bietet, ist gigantisch: Die Duisburg-Ruhrorter-Häfen gelten als größter Binnenhafen Europas und sind für Deutschland als Handels- und Exportnation von immenser Bedeutung.

Anrede,

Unsere Flotte ist überaltert und nutzt Technologien eines anderen Jahrhunderts, hier wäre bei

entsprechender politischer Fokussierung ein verlässlicher Markt für innovative Technologie. Doch wir sind ein Küstenland: Marineschiffbau ist wichtig, gerade als Schlüsseltechnologie, dies wurde mehr als deutlich. Effiziente Marineschiffbauproduktion wird langfristig nur möglich sein, wenn eine substanzielle zivile Schiffbauindustrie für Infrastruktur und Wertschöpfungsketten sorgt.

Durch die vorangegangene Reduktion der eigenen Flotte braucht es mehr denn je den Export, wenn die Werften überleben sollen, gerne auch im Verbund. Beispiel: MKS 180, Schlüsseltechnologie über und unter Wasser. 6 neue U-Boote, 4 für Norwegen, 2 für Deutschland – Volumen von ca. 6,5 Milliarden Euro. Made in Germany muss wieder ein Garant für eine geschätzte Technologie sein!

Exporthemmnisse bleiben auch dennoch ein internationaler Wettbewerbsnachteil. Neben dem Export braucht es aber auch einen Flottenaufwuchs, weil die Marine als kleinste Teilstreitkraft überdurchschnittlich viele Aufgaben im Ausland wahrnimmt, 2 neue Uboote sind ein guter Schritt, auf den aber viele weitere folgen müssen. Die Marine ist für die globale Sicherung entscheidend und braucht eine hohe Einsatzbereitschaft, moderne Technologie und eine bedeutende Schlagkraft, wenn wir Menschenleben und weltweite Sicherheit erhalten wollen. Zudem sichern moderne Schiffe das Leben unserer Soldaten genauso wie die Leben derer, die sie beschützen.

Neben der Marine braucht es aber auch den zivilen und behördlichen Markt, für Küstenschutz, Forschung, Polizei, Feuerwehr etc. Bei den Ausschreibungen müssen die wahren Kosten berücksichtigt und realistische Budgets ausgeschrieben werden, damit teure Angebote nicht verfallen, man unrealistische Angebote annimmt, um dann im Nachhinein gigantische Kostenzuwächse zu haben. Das kostet Geld bei den Werften und Zeit für die dringend benötigten Schiffe.

Höhere deutsche Angebote haben sich in der Vergangenheit, nach Ablehnung, doch als besser erwiesen, da viele verdeckte Kosten, Probleme, hohe Wartung – und Instandhaltungsaufwendungen und Nachverhandlungen aufkamen, regionale und lokale Wertschöpfung und deren zeitnahe Verfügbarkeit bei Instandsetzung muss berücksichtigt werden.

Beispiel hier ist die Wiederinbetriebnahme des Marinearsenals in Kiel, wegweisend für eine Stärkung der lokalen Infrastruktur, was militärisch geht, muss auch in der zivilen Wirtschaft gedacht werden. Im eigenen Land wird Mindestlohn, Arbeitsschutz und Umweltschutz berücksichtigt, das ist im Ausland oft nicht der Fall. Bauen in Deutschland ist Arbeits-, Umwelt- und Klimaschutz, geleistet durch die Wirtschaftspolitik.

Neben einem schnelleren und anders gewichteten Vergabewesen, braucht es auch neue Formen der Ausschreibung. Deutsche Werften sind einem unfairen Wettbewerb ausgesetzt, sie konkurrieren mit Staatskonzernen oder Ländern ohne Mindestlöhne und werden dann noch bei den eigenen Vergaben benachteiligt.