

MARITIME WIRTSCHAFT IM INTERNATIONALEN WETTBEWERB STÄRKEN

Positionspapier der IHK Nord anlässlich der

11. Nationalen Maritimen Konferenz

am 22. und 23. Mai 2019 in Friedrichshafen

Die maritime Wirtschaft ist von großer Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands als Technologie-, Produktions- und Logistikstandort. Drei Viertel des EU-Außenhandels und rund ein Drittel des Binnenhandels laufen über See. Deutschland wickelt etwa zwei Drittel des wertmäßigen Außenhandels über seine Seehäfen ab. Wichtige Rohstoffe für die großen deutschen Schlüsselindustrien werden fast ausschließlich über den Wasserweg beschafft. Die maritime Wirtschaft ist eine Hightech-Branche, die mit rund 400.000 Beschäftigten und einem jährlichen Umsatz von über 50 Milliarden Euro zu den wichtigsten und innovativsten Wirtschaftszweigen des Landes zählt. Gleichzeitig muss sie sich heute aber auch einem harten internationalen Wettbewerb stellen.

Deutschland ist Schiffbau- und Schifffahrtsnation, Küsten- und Hafenstaat und zugleich ein wichtiger Standort für Tourismus, Meeresforschung, Technologien und Innovationen. Dies beinhaltet gleichzeitig eine große Verantwortung für den Schutz der Meere. Angesichts der daraus resultierenden unterschiedlichen Interessen, wirtschaftlichen Chancen und ökologischen Herausforderungen ist eine integrative Meererespolitik für Deutschland wichtig. Die maritime Wirtschaft und der Meeresumwelt- und Klimaschutz sind auf eine zielgerichtete Zusammenarbeit angewiesen, die ökonomische und ökologische Belange berücksichtigt.

Auch die erwartete demografische Entwicklung in Deutschland stellt die maritime Wirtschaft vor neue Herausforderungen. Ihre Zukunft hängt maßgeblich von Investitionen in Aus- und Weiterbildung sowie Forschung und Entwicklung ab. Die Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen maritimen Wirtschaft ist auch eine nationale Angelegenheit. Die IHK Nord begrüßt deshalb die Arbeit des Maritimen Koordinators der Bundesregierung. Die bewährten „Nationalen Maritimen Konferenzen“ sollten im Zweijahresrhythmus fortgeführt werden.

Schiffbau: Globale Herausforderungen meistern

Nach Angaben des Verbands für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) erzielten die deutschen Werften 2017 einen Gesamtumsatz im zivilen Seeschiffbau in Höhe von 5,9 Milliarden Euro. Der Auftragsbestand lag bei 17,7 Milliarden Euro, die Exportquote bei 99 Prozent. Die Zahl der Beschäftigten stieg auf knapp 18.000. Seit der Wirtschafts- und Finanzkrise vor zehn Jahren konzentriert sich der deutsche Schiffbau mit Erfolg auf den innovativen Hightech-Spezialschiffbau, um seine Wettbewerbsfähigkeit international zu behaupten. Die Werften hierzulande sind besonders stark beim Bau von Passagierschiffen, Yachten, zivilen Behördenschiffen, Marineschiffen sowie Produktions- und Förderanlagen für den Offshore-Einsatz.

Etwa 70 bis 80 Prozent des Wertschöpfungsanteils eines Schiffsneubaus wird von den Zulieferbetrieben erbracht. Die deutsche Offshore- und Schiffbauzulieferindustrie beschäftigt laut dem Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA) rund

63.500 Mitarbeiter. Die 400 Unternehmen der Branche erwirtschafteten 2017 einen Gesamtumsatz von 10,6 Milliarden Euro. Die Werften sind die größten Abnehmer der Zulieferprodukte.

Die Nachwirkungen der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise und die Ausweitung der Schiffbaukapazitäten in Asien stellen die deutschen Werften vor große Herausforderungen. Die Subventionspolitik der beiden großen Schiffbaunationen Südkorea und China führt zu erheblichen Marktverwerfungen. Peking verfolgt mit der Industriestrategie „Made in China 2025“ das Ziel, auch im Hightech-Schiffbau eine führende Rolle einzunehmen. Der damit verbundene Einstieg in den Bau von Kreuzfahrtschiffen ist für deutsche Werften eine zunehmende Bedrohung.

Die IHK Nord fordert die Bundesregierung deshalb auf, sich international bei der OECD und der WTO für gleiche Wettbewerbsbedingungen einzusetzen. Im Rahmen der „Maritimen Agenda 2025“ sollte die Bundesregierung zudem industriepolitisch wie bisher den Schwerpunkt auf Forschung und Entwicklung legen. Die IHK Nord begrüßt, dass der Bund hierfür allein im Haushaltsjahr 2019 42,7 Millionen Euro zur Verfügung stellt. Die Instrumente zur Exportförderung (Hermesbürgschaften und CIRR-Zinsausgleichsgarantien) haben sich bewährt und müssen fortgeführt werden.

Des Weiteren begrüßen die norddeutschen Industrie- und Handelskammern die Pläne der Bundesregierung, den Überwasser-Marineschiffbau als nationale Schlüsseltechnologie einzustufen. Dadurch müssten Aufträge nicht mehr europaweit ausgeschrieben werden, wo mittelständische deutsche Schiffbauer zum Teil mit staatlichen Konzernen aus anderen EU-Ländern konkurrieren. Stattdessen könnten Marineschiffe dann direkt bei deutschen Werften bestellt werden.

Seehäfen: Infrastrukturausbau beschleunigen und Wettbewerbsnachteile beseitigen

Wichtige Infrastrukturvorhaben kommen aus Sicht der norddeutschen Wirtschaft nicht schnell genug voran. Die lange Dauer bis zur Umsetzung von Infrastrukturprojekten in Deutschland lässt sich insbesondere mit den umfangreichen und komplexen Planverfahren erklären. Vom Beginn der Planungen eines Vorhabens bis zum Planfeststellungsentwurf vergehen oft mehrere Jahre.

Mit Blick auf die Beschleunigung der Planungsverfahren gibt es bereits erste Ansätze: So haben die norddeutschen Küstenländer im Bundesrat im Februar 2019 den Antrag für ein Gesetz zur Beschleunigung von Hafenplanungen („Hafenplanungsbeschleunigungsgesetz“) eingebracht. Zudem hatte die IHK Nord bereits im Vorfeld der letzten Bundestagswahl ein Infrastruktur-Beschleunigungsgesetz gefordert. Vor diesem Hintergrund verabschiedete die Bundesregierung Ende November 2018 ein Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich. Außerdem sieht der Koalitionsvertrag sogenannte Maßnahmengesetze zur schnelleren Umsetzung von fünf Pilotprojekten vor.

Die IHK Nord fordert zur schnelleren Umsetzung von Infrastrukturprojekten das neue Planungs- und Genehmigungsbeschleunigungsgesetz zügig in die Praxis umzusetzen. Zudem sollten die dort vorgesehenen Maßnahmen spätestens nach fünf Jahren auf ihre Wirksamkeit hin evaluiert werden. Als Alternative zur deutschen Planfeststellung sollte die Bundesregierung die Einführung sogenannter Baugesetze wie in Dänemark prüfen (= Umsetzung der Maßnahmengesetze im Koalitionsvertrag).

Hinsichtlich der Klageverfahren hat der deutsche Gesetzgeber nur einen eingeschränkten Gestaltungsspielraum, da er sich an EU-Vorgaben halten muss. So geht die Umweltverbandsklage auf Artikel 9 der Aarhus-Konvention der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) zurück. Das für die Überwachung der Konvention zuständige Aarhus-Komitee diskutiert derzeit aber darüber, die Möglichkeit von Umweltklagen auf Privatpersonen zu erweitern.

Wenn die Vorschläge des Komitees zur Ausweitung von Umweltklagen in EU-Recht umgesetzt werden, fürchten die norddeutschen Industrie- und Handelskammern eine Flut von Einzelklagen. Als Folge könnte dies Gerichtsverfahren in die Länge ziehen und Infrastrukturvorhaben weiter verzögern. Schon heute sind die Verwaltungsgerichte nicht ausreichend personell ausgestattet, um Umweltklagen in angemessener Zeit abzuarbeiten und somit schnell Rechtssicherheit herzustellen.

Deshalb fordern die norddeutschen Industrie- und Handelskammern auf EU-Ebene, Umweltklagen nicht auf Privatpersonen auszudehnen und das Verbandsklagerecht nicht zu erweitern. Die materielle Präklusion sollte durch die EU-Gesetzgebung neu geregelt werden – die Bundesregierung muss hier in Brüssel initiativ werden.

Die deutsche Hafen- und Logistikwirtschaft hat im Vergleich zu anderen europäischen Hafenstandorten wie den Niederlanden oder Belgien Nachteile beim Verfahren zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer (EUST) auf Importe. Während bei Einfuhr z.B. über Rotterdam die EUST direkt mit der Vorsteuer verrechnet wird, muss sie hierzulande zum Teil vorfinanziert werden, was einen erheblichen Liquiditätsnachteil mitbringt. Im Ergebnis werden deutsche Importgüter deshalb zum Teil über die Westhäfen geroutet. Europarechtlich wäre eine Angleichung des deutschen Verfahrens möglich. Die IHK Nord spricht sich für das sogenannte Verrechnungsmodell aus (direkte Verrechnung der EUST mit der Vorsteuer wie in den Niederlanden).

Schifffahrt: Standort Deutschland sichern und Short-Sea-Verkehre stärken

Die deutschen Reeder beschäftigen nach Angaben des Verbands Deutscher Reeder (VDR) hierzulande rund 62.000 Menschen auf See und 24.000 an Land. Ihr Beitrag zu den gesamten Steuer- und Sozialabgaben in Deutschland liegt bei etwa 1,2 Milliarden Euro. Die Reeder investieren in moderne Schiffe und deren Ausrüstung. Das schafft und sichert Arbeitsplätze in Deutschland ebenso wie Investitionen an Land.

Die Schifffahrt ist für das maritime Cluster von großer Bedeutung. Ende der 1990er Jahre war die deutsche Handelsflotte im Mittelfeld der Weltliga der Schifffahrtsnationen. Heute liegt sie auf Platz fünf, obwohl die deutsche Handelsflotte in den letzten Jahren insgesamt schrumpfte. In der Containerschifffahrt liegen die deutschen Reeder mit einem Anteil von weltweit 16,4 Prozent nach wie vor auf Platz eins.

Die internationalen Schifffahrtsmärkte sind weiterhin in schwierigem Fahrwasser. Niedrige Fracht- und Charraten sowie der Rückzug zahlreicher Banken aus der Schiffsfinanzierung setzen die Branche unter Druck. Tonnagesteuer, Lohnkostenzuschüsse, Lohnsteuereinbehalt und die geänderte Schiffsbesetzungsverordnung haben dagegen positive Wirkungen erzielt und den Schifffahrtsstandort gestützt.

Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit braucht Deutschland seemännisches Know-how. Die IHK Nord fordert deshalb, dass sich der Bund und die Küstenländer weiter mit Nachdruck für den Erhalt und die Sicherung der maritimen Fachkompetenz in

Deutschland einsetzen. Dazu sollte das Maritime Bündnis, das sich aus der Bundesregierung, den norddeutschen Ländern und dem Verband Deutscher Reeder zusammensetzt, gestärkt und weiterentwickelt werden.

Aus Sicht der IHK Nord darf sich die Diskussion um die Bedeutung der Schifffahrt aber nicht zu sehr auf die interkontinentalen Verkehre verengen. Die europäischen Short-Sea-Verkehre haben mittlerweile eine große Bedeutung erlangt. Eine Studie des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) in Bremen kommt zu dem Ergebnis, dass im Jahr 2017 mit 14,7 Millionen Standardcontainern (TEU) die Short-Sea-Verkehre rund 37 Prozent des gesamten Containeraufkommens in den Nordsee-Häfen ausmachen. 5,3 Millionen TEU werden dem klassischen Kurzstreckenseeverkehr zugerechnet, 7,8 Millionen TEU den Feederverkehren. Die IHK Nord begrüßt die Arbeit des „ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center“ (SPC) zur Stärkung und Unterstützung des Kurzstreckenseeverkehrs.

Maritimer Umwelt- und Klimaschutz: Regeln mit Augenmaß

Die Schifffahrt ist gemessen am spezifischen Energieeinsatz der umwelt- und klimafreundlichste Verkehrsträger. Der Transport mit modernen, energetisch hocheffizienten Schiffen leistet einen wichtigen Beitrag zur Senkung der Umweltbelastung durch Luftschadstoffe und Kohlendioxid. Die maritime Umwelttechnik kann einen weiteren Beitrag zur Verbesserung der Umweltbilanz leisten. Jedoch ist bei umweltpolitischen Maßnahmen immer auch die Umweltbilanz als Ganzes zu bewerten. Zudem muss grundsätzlich abgewogen werden, ob das Ziel durch die vorgeschlagenen Maßnahmen effizient zu erreichen ist, und der Aufwand in wirtschaftlichem Verhältnis zum Nutzen steht.

Das Marpol-Abkommen der internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) enthält Regelungen für die sogenannten Sulphur Emission Control Areas (SECAs). Seit Mai 2006 ist die Ostsee ein solches Kontrollgebiet für Schwefelemissionen, seit November 2007 auch die Nordsee. Innerhalb der SECAs gelten strengere Grenzwerte für den Schwefelanteil im Schiffstreibstoff: maximal 0,1 Prozent seit Januar 2015. Von 2020 an dürfen Schiffe nach den Regeln der IMO auf hoher See nur noch Treibstoff mit einem Schwefelgehalt von 0,5 Prozent statt bisher 3,5 Prozent verbrennen. Alternativ können die Abgase vom Schwefel auch mit sogenannten Scrubbern gereinigt werden. Schätzungen zufolge werden im Jahr 2020 etwa 2.500 Seeschiffe mit solchen Filtern ausgerüstet sein – fünf Prozent der Welthandelsflotte.

Eine weitere Hürde für die Branche ist das Ziel der IMO, bis 2050 die CO₂-Emissionen um die Hälfte zu senken. Derzeit ist aber noch unklar, welche Technologie den Klimaschutz am besten fördert und sich am Markt durchsetzen wird. Für das 2050-Ziel müssten mehrere Technologien wie Batteriebetrieb oder LNG-Motoren parallel weiterentwickelt werden, um das Optimum zu finden. Hier braucht es Lösungen, die in den nächsten zehn Jahren flächendeckend eingesetzt werden können. Die IHK Nord spricht sich gegen die einseitige politische Förderung bestimmter Antriebsarten aus und setzt auf Technologieoffenheit. Letztlich entscheidet der Markt, welche Technologien das beste und effizienteste Ergebnis liefern.

Im Oktober 2016 führte die IMO ein weltweit verpflichtendes System zur Datensammlung über den Treibstoffverbrauch bei Schiffen ein. Das sogenannte Data Collection System (DCS) greift seit Januar 2019 für alle Schiffe über 5.000 BRT. Mit diesem Schritt möchte die internationale Schifffahrtsorganisation feststellen, ob weitere

Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz und Senkung der CO₂-Emissionen in der internationalen Schifffahrt erforderlich sind.

Mit dem DCS reagierte die IMO auf die EU-Verordnung 2015/757 zur Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen (MRV-Verordnung) vom 29. April 2015. Diese regelt ebenfalls die Pflicht zur Erfassung und Berichterstattung der jährlichen CO₂-Emissionen von Schiffen auf Fahrten von und zu EU-Häfen. Sie ist zwar wesentlich umfassender als das IMO-System. Es ist aber vorgesehen, das europäische MRV-System an das DCS der IMO anzupassen, um eine weltweit einheitliche Lösung zu finden.

Vor Kurzem hat die EU-Kommission daher einen Entwurf zur Änderung der MRV-Verordnung vorgelegt. Die IHK Nord kritisiert, dass die Korrekturen nicht ausreichen, um eine vollständige Harmonisierung mit dem DCS der IMO zu erreichen. Zudem sehen die norddeutschen Industrie- und Handelskammern die nach der MRV-Verordnung vorgeschriebene Veröffentlichung der Emissionsberichte kritisch: So müssen Reeder weiterhin umfangreiche Daten offenlegen, die Rückschlüsse auf die Effizienz einzelner Schiffe und Transportrouten zulassen. Die IHK Nord fordert deshalb die EU-Kommission auf, die MRV-Verordnung vollständig mit dem IMO-Datenerhebungssystem zu harmonisieren und die Veröffentlichung der Emissionsberichte nach Artikel 21 der MRV-Verordnung unter dem Aspekt der Sensibilität dieser Daten der Schifffahrtsunternehmen kritisch zu prüfen.

Die IHK Nord ist der Zusammenschluss zwölf norddeutscher Industrie- und Handelskammern. Arbeitsschwerpunkte sind die Maritime Wirtschaft mit Schwerpunkt Infrastruktur und Seeverkehr, die Energie- und Industriepolitik, der Tourismus, die Ernährungswirtschaft und die Außenwirtschaft. www.ihk-nord.de

KONTAKT:

Dr. Ullrich Hautau

Handelskammer Bremen – IHK für Bremen und Bremerhaven

E-Mail: hautau@handelskammer-bremen.de

Stand: Mai 2019