

IHK-POSITION

Positionspapier der maritimen Wirtschaft in MV

Landtagswahl 2021



IHK

Die IHKs
in Mecklenburg-Vorpommern

 GemeinsamFürDieRegion

Positionspapier der maritimen Wirtschaft in MV zur Landtagswahl 2021

Die maritime Wirtschaft ist ein prägender Faktor für die Wirtschaftskraft in Mecklenburg-Vorpommern. Mehr als 2.000 Betriebe mit mehr als 37.500 Beschäftigten erwirtschafteten im Jahr 2019 bei einem Umsatz von etwa 6,6 Milliarden Euro eine Wertschöpfung von 2,5 Milliarden Euro.

Darunter ist die maritime Industrie mit den Bereichen Schiff- und Bootsbau sowie maritime Zulieferer und Dienstleister einschließlich der Meeres- und Offshore-Technik ein wichtiger industrieller Kern und daher von außerordentlicher wirtschafts- und beschäftigungspolitischer Bedeutung für das Land. Allein in diesen Bereichen erwirtschafteten in den knapp 500 Unternehmen ca. 13.000 Beschäftigte im Jahr 2019 einen Umsatz von rund 2,1 Milliarden Euro und eine Wertschöpfung von mehr als 750 Millionen Euro.

Die maritime Wirtschaft in MV steht derzeit vor großen Herausforderungen. Sie ist eine wichtige, traditionsreiche und innovative Branche, muss sich gleichzeitig aber auch einem harten, internationalen Wettbewerb stellen. Zusätzlich trifft die Coronakrise die Branche stark, während sie sich aufgrund steigender Anforderungen beim Umwelt- und Klimaschutz zudem in einem Transformationsprozess befindet. So strebt die Internationale Seeschiffahrts-Organisation IMO eine Reduktion des CO₂-Ausstoßes bis 2050 um mehr als die Hälfte im Vergleich zu 2008 an. Die EU möchte die Treibhausgasemissionen um mindestens 55 Prozent für das Jahr 2030 im Vergleich zum Jahr 1990 verringern. Angesichts der klima- und umweltpolitischen Herausforderungen müssen ökonomische und ökologische Belange noch stärker in Einklang gebracht werden.

MV kann aufgrund der großen Innovationskraft der Branche hier deutschlandweit und global eine Vorreiterrolle einnehmen. Um die internationale Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft in unserem Bundesland künftig sicher zu stellen und die Herausforderungen in Bezug auf die demografische Entwicklung und Nachhaltigkeit meistern zu können, sind Investitionen in Aus- und Weiterbildung sowie Forschung und Entwicklung unerlässlich. Wichtig ist ein klares, verbindliches, von allen Ressorts der Landesregierung mitgetragenes Bekenntnis zur maritimen Wirtschaft Mecklenburg-Vorpommerns. Der politische Fokus muss dabei allen zu der Branche gehörenden Wirtschaftszweigen (Schiffbau- und Zulieferindustrie, Hafenwirtschaft und Schifffahrt bis zu Offshore-Windenergie und Meerestechnik) gleichermaßen gelten.

Der Ausschuss „Maritime Wirtschaft“ der Industrie- und Handelskammern in Mecklenburg-Vorpommern hat das vorliegende Positionspapier zur Landtagswahl 2021 mit folgenden **Kernbotschaften und Kernforderungen** erarbeitet:

Schiffbau und Zulieferindustrie

- Die Corona-Pandemie hat die Weltkonjunktur einbrechen lassen, mit 5 Prozent ging das deutsche Bruttoinlandsprodukt sogar überdurchschnittlich zurück. Stark betroffen von dieser Entwicklung ist die maritime Wirtschaft in MV, deren Industriezweig sich ohnehin seit vielen Jahren in scharfem Wettbewerb mit ausländischen Werften und deren Zulieferern befindet. Die Pandemie trifft besonders auch die Anbieter von Kreuzfahrten. Das operative Geschäft in der Kreuzschifffahrt ist fast vollständig erlahmt. **Neue Bauaufträge für die Werften werden derzeit kaum vergeben.**
- Es wird begrüßt, dass die Bundes- und Landesregierung im Rahmen der **Corona-Hilfsprogramme** und der **erweiterten Kurzarbeitergeldregelungen** den zukunftsfähigen Schiffbau und die Zulieferindustrie in MV unterstützt. Darüber hinaus fordert der Maritime Ausschuss, Neubau- und Reparaturaufträge für Feuerwehr, Forschung, Marine, Polizei, Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, Bundespolizei sowie Zoll schneller und unbürokratischer zu vergeben. Im Rahmen der Vergabe neuer Behördenschiffe sollten zudem bewusst Referenz- und Erstanwendungen für innovative maritime Technologien „Made in Germany“ geschaffen werden.
- Zum Erhalt der Kompetenzen dieser hochinnovativen Branche mit ihren qualifizierten Arbeitsplätzen und einer hohen regionalen Wertschöpfung fordert der Ausschuss „Maritime Wirtschaft“ einen regelmäßigen Austausch aller Beteiligten. Ziel eines solchen Spitzengesprächs ist es, die **vereinfachte und beschleunigte Auftragsvergabe von Behördenschiffen** mittelstandsfreundlich umzusetzen. Zudem sollten der Beschluss der Bundesregierung zum Erhalt deutscher Kompetenzen in Schlüsseltechnologien, die Forschungs- und Entwicklungsmöglichkeiten der maritimen Wirtschaft sowie geltende Sozialstandards bestmöglich berücksichtigt werden.
- Die Ausweitung der Schiffbaukapazitäten in Asien stellt die Werften in MV vor große Herausforderungen. Die Subventionspolitik Chinas 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 die hiesigen Werften eine große Bedrohung. Der Ausschuss „Maritime Wirtschaft“ fordert die Landesregierung deshalb auf, sich international weiterhin für **gleiche Wettbewerbsbedingungen** und eine Reform der Welthandelsorganisation (WTO) einzusetzen.
- Die Einstufung des Überwasser-Marineschiffbaus als nationale Schlüsseltechnologie (auch für die Instandsetzung der Marineschiffe) durch die Bundesregierung wird begrüßt. Daneben sollte sich die Landesregierung im EU-Rahmen verstärkt aktiv für Maßnahmen einsetzen, die eine Beschleunigung der **Erneuerung der überalterten Flotte** in den nahezu als Binnenmarkt anzusehenden Bereichen Short-Sea-Shipping und Binnenschifffahrt durch neue, klimafreundliche Schiffe zum Ziel haben.
- Die zweitägige Nationale Maritime Konferenz im Mai 2021 in Rostock hat die Notwendigkeit eines **europäischen Flottenprogramms** deutlich gemacht. Die Landesregierung sollte sich für ein solches Programm einsetzen, mit dem insbesondere kleine Reeder in die Lage versetzt würden, in Europa moderne und klimafreundliche Schiffe zu bestellen, sie zu finanzieren und damit den europäischen Binnenmarkt zu stärken. Dafür ist die uneingeschränkte Anwendung des **Großbürgerschaftsprogramms** auf den Schiffbau mit hälftiger Obligoteilung zwischen Bund und Bundesland sowie die Aufrechterhaltung des führenden Engagements der KfW-IPEX Bank GmbH im Bereich der Schiffsfinanzierung erforderlich. Darüber hinaus muss der **regionale Förderrahmen** in MV regelmäßig an die Bedarfe der mittelständischen maritimen Industrie im Land angepasst werden.

Seehäfen

An den Hafenstandorten in MV werden jährlich bis zu 40 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen und über 3,8 Millionen Fahrgäste auf Fähren und Kreuzfahrtschiffen befördert. Die Zahl der direkt in den Häfen Beschäftigten (Hafeninfrastrukturunternehmen und Umschlagbetriebe) beläuft sich auf ca. 800 Mitarbeiter. Hinzu kommen zahlreiche weitere Arbeitsplätze in der hafenabhängigen Industrie. Im Zuge einer jüngst erarbeiteten Untersuchung für den Hafenstandort Rostock wurde ermittelt, dass in der Region Rostock und im Land Mecklenburg-Vorpommern etwa 10.800 Arbeitsplätze direkt und 6.000 indirekt vom Hafen Rostock abhängen. Darüber hinaus induziert die Existenz des Hafens Rostock über diverse Wirkungsketteneffekte noch einmal knapp 2.850 Arbeitsplätze in Mecklenburg-Vorpommern. Ergänzend sichert der Hafenstandort Rostock durch über ihn verlaufende Transport- und Logistikketten auch Arbeitsplätze in der gesamten Bundesrepublik. Basierend auf einer Kriterienanalyse des Bundes beläuft sich diese Zahl auf knapp 63.000.

Die Hafenstandorte des Landes sind in ihrer multimodalen Funktion und als Industrie- und Gewerbegebiete nachhaltig zu stärken. Hierzu gehören die kontinuierliche Unterstützung bei der Unterhaltung und Entwicklung der Hafeninfrastrukturen sowie die Sicherstellung von Hafenerweiterungen durch gezielte Flächenvorsorge.

- In den Häfen des Landes laufen bereits heute viele **Transformationsprozesse**, die die **Digitalisierung** ebenso wie die Umstellung auf alternative Energieträger im Rahmen der **Energiewende** vorantreiben können. Diese herausfordernden Maßnahmen müssen weiter von der öffentlichen Hand unterstützt werden. Damit die Häfen die Energiewende aktiv mitgestalten können, sind hohe Investitionen in die Ausstattung von Terminals und Verteilinfrastruktur für Energieträger wie Liquefied Natural Gas (LNG), Wasserstoff, CO₂-neutrale Kraftstoffe sowie Biomasse zu tätigen. **Der Einsatz alternativer Kraftstoffe/ alternativer Antriebe in den Hafebetrieben** selbst muss dabei in besonderem Fokus stehen und unterstützt werden. Zielstellung ist die weitere deutliche Reduzierung von Emissionen aus dem Umschlag- und Lagerbetrieb, vor allem im Spannungsfeld zwischen Hafen-/ Industriefunktionen und der Nähe zu urbanen Quartieren. Die Umrüstung und Neuananschaffung von Nutz- und Spezialfahrzeugen sowie der gesamten Bandbreite von Hafenumschlagequipment muss in Förderprogrammen berücksichtigt werden.
- Die deutsche Hafen- und Logistikwirtschaft hat im Vergleich zu den Niederlanden Nachteile beim Verfahren zur Erhebung der **Einfuhrumsatzsteuer (EUST)** auf Importe. Während bei Einfuhr 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.
- Infrastrukturprojekte in MV sind häufig in der Vergangenheit zu langsam umgesetzt worden. Nicht nur die Umsetzung von Ausbaumaßnahmen sind von langwierigen Genehmigungsverfahren betroffen, auch die Ausführung von Unterhaltungsmaßnahmen in den Zufahrten dauert aufgrund mangelnder technischer Kapazitäten und fehlender Baggergutverbringungsalternativen zu lange. Zur Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit im nationalen und internationalen Bereich sollten in Planung befindliche, wie z.B. der Ausbau des Seekanals Rostock, sowie künftige Infrastrukturvorhaben schnellstmöglich umgesetzt werden. Eine gut ausgebaute wasserseitige Infrastruktur spielt zusammen mit den Anbindungen der

Häfen an Schiene, Binnenwasserstraße und Straße eine zentrale Rolle in Hinblick auf die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes und sichert dessen Chancen im Markt. Dies kann nur durch eine deutliche **Beschleunigung der Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren** einschließlich einer Straffung des Instanzenzuges bei gerichtlichen Prüfungsverfahren erfolgen. Unterstützend sollte die sogenannte materielle Präklusion, mit der Einwände gegen ein Projekt vor Gericht bis zu einem festgelegten Stichtag vorgebracht werden müssen, wiedereingeführt werden. Ziel muss es sein, die Belange der Betroffenen frühzeitig anzuhören, sinnvolle Vorschläge in die Planungsprozesse zu integrieren und gleichzeitig eine Klagekultur, wie sie heute oft zu beobachten ist, in Zukunft zu vermeiden.

- Elementare Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen in MV ist, dass dauerhaft und kontinuierlich die Regelwassertiefen in den Zufahrten zu den sowie in den Häfen selbst gehalten bzw. an die Schiffgrößenentwicklung angepasst werden. Dies setzt voraus, dass ausreichende land- und seeseitige Kapazitäten für die Aufnahme von Baggergut langfristig verfügbar sind. Hierfür ist im engen Schulterschluss zwischen zuständigen Landes- und Bundesbehörden unter Einbindung der Hafentreiber ein auf die Zukunft ausgerichtetes und nachhaltiges Konzept zum **Baggertgutmanagement** in MV zu entwickeln, die Option der wirtschaftlichen Vorhaltung geeigneten Baggerequipments eingeschlossen.
- Die **Fachkräftesicherung für die Hafen- und die (maritime) Logistikwirtschaft** ist eine der großen Herausforderungen der Zukunft. Wichtig ist, dass die Ausbildungseinrichtungen für diese speziellen Berufsbilder im Land gestärkt und die Lehrinhalte auf die fundamentalen Änderungen der Arbeitswelt z.B. durch die Digitalisierung angepasst werden.
- Im Sinne der Gewährleistung des sicheren Schiffsverkehrs zu und von den Häfen in MV sind die Lotsen der Bruderschaft WIROST mit ihren fundierten nautischen Fachkenntnissen der jeweiligen Lotsbezirke seit Jahren verlässliche Partner der Hafenwirtschaft. Die Analyse der durch die GDWS erhobenen **Lotsabgaben** für die Vorhaltung der Lotseinrichtungen und der Lotsgelder als Beratungshonorare für die Lotsen zeigt jedoch seit Jahren deutliche Verwerfungen zulasten der Häfen in MV. Vielfach höhere Lotskosten gegenüber den Mitbewerberstandorten stellen die Häfen in MV im Wettbewerb um Ladung deutlich schlechter und können auf Dauer zur Abwanderung von Verkehren führen. Diesen enormen Standortnachteil für die Hafenwirtschaft in MV gilt es durch eine **Neuordnung der Berechnungssystematik** des Bundes mit Unterstützung der Landespolitik auszuräumen, um faire Wettbewerbsbedingungen entlang der deutschen Küsten zu etablieren.
- Für die Hafen- und Logistikwirtschaft ist das **Standortmarketing** in den industriellen Ballungszentren vor allem außerhalb von MV essentielles Instrument für die Generierung von neuer Ladung und damit von Beschäftigung in den Häfen. Als eine der Schlüsselbranchen des Landes sind die Häfen als multimodale Logistikzentren Botschafter des Landes. Zur Sicherstellung und weiteren Intensivierung der Vermarktungsaktivitäten ist eine deutlich bessere Unterstützung durch das Land erforderlich und wünschenswert.

Darüber hinaus hat die Vollversammlung der IHK zu Rostock folgende Forderung zur Festen Fehmarnbeltquerung beschlossen:

- Der nunmehr genehmigte Bau der **Festen Fehmarnbeltquerung** (FFBQ) kann erhebliche negative Auswirkungen auf die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Häfen im Einzugsbereich der FFBQ haben. Bis zur möglichen Inbetriebnahme der FFBQ gegen Ende dieses Jahrzehnts müssen die **wirtschaftlichen Rahmenbedingungen** optimiert und geschaffen werden, um die Häfen und Regionen, die von der FFBQ negativ betroffen sein werden, so zukunftsfähig aufzustellen, dass sie einem steigenden Wettbewerbsdruck standhalten. Zum Ausgleich der wirtschaftlichen Nachteile infolge der Querung werden geeignete Kompensationsmaßnahmen gefordert, zu denen z.B. Maßnahmen zur Stärkung der Eisenbahninfrastruktur und Hafengebiete sowie die Ansiedlung von Forschungsinstituten und Bundesbehörden gehören. Weiterhin muss der **faire Wettbewerb** zwischen der FFBQ und den konkurrierenden Verkehrsrouten durch die Häfen MVs u.a. dadurch sichergestellt werden, dass alle Marktteilnehmer, auch Femern AS, dem geltenden EU-Wettbewerbsrecht unterliegen. Dazu muss sich die Landesregierung aktuell dafür einsetzen, dass die Bundesrepublik Deutschland ihre Streithilfe für Dänemarks Klage gegen den EU-Beihilfebeschluss und damit gegen die wettbewerblichen Auflagen zurückzieht.

Schifffahrt

- Seemännisches Know-how ist ein entscheidender Faktor für die Wettbewerbs- und Innovationskraft der gesamten maritimen Wirtschaft. Zur Sicherung der Wettbewerbsposition braucht auch MV seemännisches Know-how. Es ist daher erforderlich, dass sich die Landesregierung weiter mit Nachdruck für den Erhalt und die **Sicherung der maritimen Fachkompetenz** in unserem Bundesland einsetzt.
- Die Europäische Union hat das Ziel, in Europa bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Vor diesem Hintergrund legte die EU-Kommission mit dem „**Green Deal**“ Ende 2019 ein umfangreiches Maßnahmenpaket vor. Auch der Verkehrssektor – und damit die Schifffahrt – wurde mit einbezogen. Verkehrsbedingte Emissionen sollen bis zum Jahr 2050 um 90 Prozent gesenkt werden. Der europäische Seeverkehr macht dabei etwa 13 Prozent der gesamten Treibhausgasemissionen in diesem Sektor aus.
- Um den CO₂-Ausstoß zu verringern, möchte die EU wie bereits im Luftverkehr den europäischen Emissionshandel (ETS) auch auf die Schifffahrt ausweiten. Im Zentrum steht dabei die Frage, wie die Verlagerung von Emissionen in andere Gebiete (Carbon Leakage) durch verschiedene Korrekturmechanismen verhindert werden kann. Vor allem geht es darum, dass der CO₂-Ausstoß im Seeverkehr nicht reduziert werden kann, ohne diesen Sektor durch neue Technologien zukunftsfähig zu machen. Um eine maritime Energiewende zu erreichen, sollte sich die Landesregierung dafür einsetzen, dass aus den Mitteln der Ausweitung des ETS auf die Schifffahrt ein **Fonds zur Dekarbonisierung** im Seeverkehr eingerichtet wird. Zum anderen muss im Rahmen eines CO₂-Grenzausgleichssystems bei Einfuhren von Waren aus Drittländern ein unbürokratischer Mechanismus eingeführt werden.
- Der Ausschuss „Maritime Wirtschaft“ unterstützt vom Grundsatz her die ambitionierten Pläne des europäischen Green Deals. Mit den richtigen Maßnahmen kann die maritime Wirtschaft in MV ihr großes Potenzial als Innovationstreiberin entfalten. Die Landesregierung sollte sich auf vorhandene und zukünftige technologische Stärken fokussieren und dies als ressortübergreifende Aufgabe verstehen.

Die neue **Regionale Innovationsstrategie (RIS)** bietet u.a. die Möglichkeit der Förderung von FuE-Projekten im Bereich der Maritimen Technologien in MV. Beispielhaft seien zwei Projekte genannt: Ein hohes Potenzial für die Region besteht in der Herstellung von grünem Ammoniak als Energieträger der Zukunft für die emissionsfreie maritime Mobilität. Das breit aufgestellte FuE-Projekt CAMPFIRE setzt hier z.B. mit dem Ziel an, neue Technologien zur Herstellung von grünem Ammoniak aus erneuerbaren Energien zu entwickeln. Es bietet neben weiteren Projekten die Chance, die Region langfristig als führende Wasserstoffregion zu etablieren und entsprechendes Know-how aufzubauen und weiterzuentwickeln.

- Durch das vom Projektträger Jülich (PtJ) geförderte Projekt E2MUT wird die Elektro-Mobilität in der Schifffahrt untersucht. Dazu werden neben den 12 KMU-Unternehmen aus unserer Region auch das Fraunhofer-Institut für Großstrukturen in der Produktionstechnik (IGP) und die Universität Rostock in den nächsten Jahren neue Erkenntnisse für die Dekarbonisierung der Binnen- und Küstenschifffahrt „vor der eigenen Haustür“ entwickeln.
- Es wird begrüßt, dass sich das Land Mecklenburg-Vorpommern seit Jahren im Bereich der **maritimen Sicherheit** engagiert. Unter der Koordination des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt Neustrelitz konnten zahlreiche Projekte mit Beteiligung von Wirtschaft und Wissenschaft aus MV und darüber hinaus erfolgreich abgeschlossen werden. Aktuell erfolgt in dem Projekt GalileoNautic eine Positionierung im Bereich der autonomen Schifffahrt. Die daraus entstehenden Chancen sollten durch Unternehmen im Land noch stärker wahrgenommen werden.

Meeres- und Offshoretechnik

- Die nordostdeutsche Küstenregion steht seit langem auch für innovative maritime Technologien jenseits von Schiffbau und Schiffstechnik. Die Nationale Maritime Konferenz 2021 hat gezeigt, dass der vom Land MV unterstützte Aufbau des **Ocean Technology Campus (OTC)** national und international als Impulsgeber für Innovationen wahrgenommen wird. Damit ist das Land in der Lage, maritime Wachstumsmärkte zu erschließen und attraktive Perspektiven für Absolventen und die Ansiedlung von Unternehmen zu bieten. Die begonnene Entwicklung gilt es, konsequent durch die Bündelungen von Kompetenzen aus Wirtschaft, Forschung und Bildung am OTC weiterzuführen und insbesondere auch durch den Auf- und Ausbau maritimer Testfelder und Real-labore, unterstützt durch die öffentliche Verwaltung, konstruktiv zu begleiten.
- Am Standort wird seit Jahren intensive Forschung und Entwicklung in vielen Bereichen der maritimen Technik, wie z.B. Automatisierung von Unterwassertechnik, Aquakultur und Fischereitechnik, Tiefseetechnik uvm. betrieben. Darüber hinaus hat sich Rostock, neben Kiel, als zweiter Hotspot für die Entwicklung innovativer Verfahren zur **Detektion und Bergung von Altmunition in den Meeren** etabliert. Die Beschlusslage im Europäischen Parlament sowie auch im Bundestag zielt auf einen zeitnahen Einstieg in die großflächige Beräumung dieser Altlasten. Die Landesregierung sollte diese Entwicklung aktiv befördern, da sie insbesondere auch Chancen für die in diesem Bereich tätigen Unternehmen im Nordosten bietet.

Impressum

Herausgeber:

IHK zu Rostock
Ernst-Barlach-Str. 1-3
18055 Rostock

☎ 0381 338-0

🌐 rostock.ihk.de

Ansprechpartner:

Sven Olsen
Leiter Geschäftsbereich Innovation, Umwelt, Verkehr, Maritime Wirtschaft

☎ 0381 338-100

@ olsen@rostock.ihk.de

Gestaltung:

IHK zu Rostock

Bildnachweis:

Titel: ©Holger Martens

Stand: 30.08.2021

Alle Rechte liegen beim Herausgeber. Ein Nachdruck – auch auszugsweise – ist nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung des Herausgebers gestattet.