

# Die nationale Bedeutung der Maritimen Wirtschaft

Stand | August10



- ▶ Bundesweites Netzwerk
- ▶ Tor zur Welt
- ▶ Innovationstreiber für ganz Deutschland
- ▶ Zukunftsfaktor für Nahrung, Energie & Rohstoffe
- ▶ Wachstumsmotor

## Maritime Wirtschaft in Deutschland

**NETZWERK** | Der Maritime Verbund ist eine nationale Angelegenheit mit nachhaltigen Wachstumsperspektiven. Der Sektor spielt eine herausragende Rolle für unsere Wettbewerbsfähigkeit als Technologie-, Produktions- und Logistikstandort. ■

**TOR ZUR WELT** | Als Exportnation braucht Deutschland leistungsfähige Transportketten. Die deutschen Seehäfen verbinden deutsche Unternehmen über den günstigen Seeweg mit den Weltmärkten, von der Lieferung der Rohstoffe bis zum Export der fertigen Produkte. ■

**INNOVATIONSTREIBER** | Forschung, Entwicklung und Produktion arbeiten in der Maritimen Wirtschaft stark vernetzt zusammen. Neue Entwicklungen und Hightechprodukte aus der Seefahrt sind immer wieder Innovationstreiber für die gesamte Wirtschaft. ■

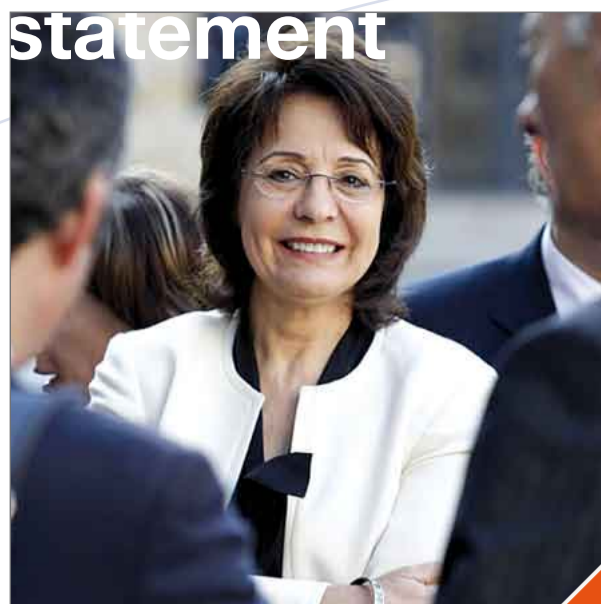
**ZUKUNFTSFAKTOR** | Meere und Flüsse sind Lebensraum, Nahrungsquelle und Energielieferant. Die Maritime Wirtschaft arbeitet an entscheidender Stelle, um Klimawandel, Energie- und Ressourcenknappheit zu begegnen. ■

**WACHSTUMSMOTOR** | Die Maritime Wirtschaft kann in eine Rolle für die deutsche Volkswirtschaft hineinwachsen, wie sie etwa der Maschinenbau oder die Automobilbranche schon heute ausfüllen. Hierfür sind bundesweit die Rahmenbedingungen für die Branche zu verbessern. ■

# 1 Maritime Wirtschaft – Bundesweites Netzwerk

➔ Wasser ist die Grundlage unseres Lebens – und unserer Wirtschaft. Unternehmen und Organisationen, die Wasser und insbesondere Meere ins Zentrum ihrer Aktivitäten stellen, bilden die Maritime Wirtschaft (siehe Abbildung 1). Der Maritime Verbund ist mit mehr als 1,1 Billionen Euro (2008) Umsatz und nachhaltigen Wachstumsperspektiven weltweit von herausragender Bedeutung. In Europa ist Deutschland der Dreh- und Angelpunkt dieses Zukunftssektors, jeder vierte EU-Arbeitsplatz der Maritimen Wirtschaft befindet sich in Deutschland.

Mit ca. 400.000 unmittelbar Beschäftigten und einem Umsatzvolumen von insgesamt etwa 64 Milliarden Euro ist die Maritime Wirtschaft



**Maria Damanaki, European Commissioner for Maritime Affairs and Fisheries, Bruxelles**

„The EU maritime industry is a major driving force for sustainable economic growth, em-

ployment, and innovation. These goals will be steering the Com-mission's work in the next few years, particularly against the background of current economic downturn.

The EU's Integrated Maritime Policy offers manifold opportunities to explore within, such as clean energy generation and commodity in maritime transport as well as research for clean shipping and safer, more sustainable maritime transport.

The role of Europe's maritime economic actors, including the German maritime cluster, cannot be overstressed here.

Their efforts will be pivotal in seizing existing possibilities and harnessing their potential for the European economy.“

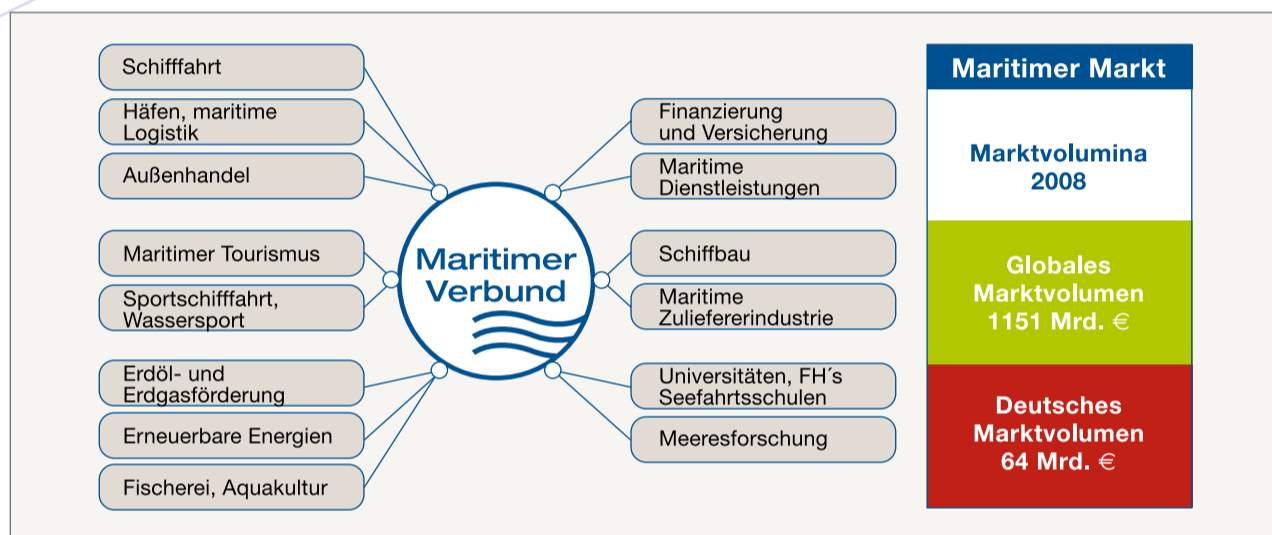


Abb.1 – Struktur des Maritimen Verbundes in Anlehnung an Jarowsky/Broda: Potenzialstudie für die Maritime Wirtschaft in Schleswig-Holstein und Deutschland (2005) sowie eigene Berechnungen

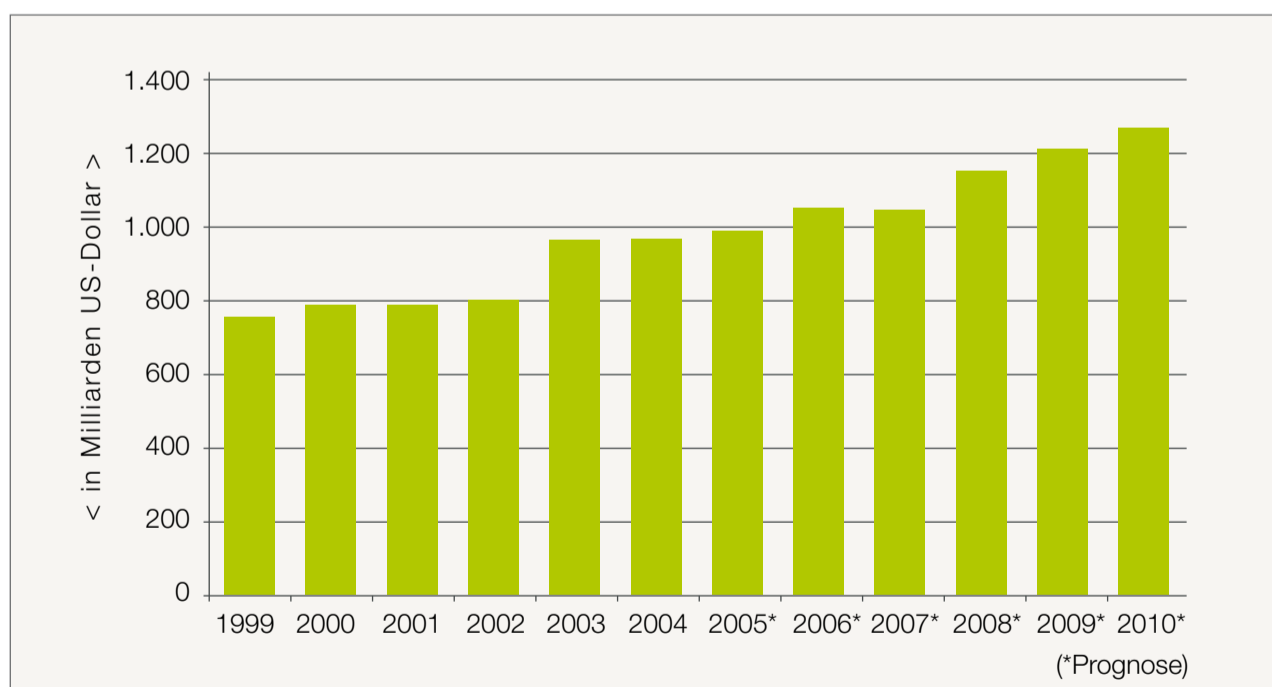


Abb.2 – Wachstum des Maritimen Marktes (Weltmarkt in Milliarden US-Dollar) | Quelle: Douglas-Westwood Ltd. „World Marine Markets“ (März 2005) im Auftrag der WTSH Wirtschafts- und Technologieförderung Schleswig-Holstein, eigene Berechnungen

doppelt so groß wie das Kreditgewerbe oder die Mineralölindustrie und dreimal größer als Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft, die zusammen etwa 20 Milliarden Euro im Jahr erwirtschaften.

Sie zählt zu den wichtigsten Wirtschaftszweigen, ist eng mit der übrigen Wirtschaft in Deutschland verflochten und hat – ungeachtet der derzeitigen Wirtschaftskrise, die deutliche

Spuren auch in der Maritimen Wirtschaft hinterlassen hat – hervorragende Wachstumsperspektiven. Die einzelnen Branchen der Maritimen Wirtschaft nehmen in ihrer Gesamtheit eine herausragende Rolle für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands als Technologie-, Produktions- und Logistikstandort ein. ←

## Maritime Logistik und Häfen

➔ Die Außenhandelsnation Deutschland – jeder dritte deutsche Arbeitsplatz hängt vom Außenhandel ab – ist ganz besonders auf einen freien Zugang zu den Weltmärkten angewiesen. Insgesamt sind über 500.000 Arbeitsplätze in Deutschland direkt und indirekt von den deutschen Seehäfen abhängig. In der Summe beträgt ihre Bruttowertschöpfung ca. 29 Milliarden Euro jährlich. Im internationalen Seeverkehr nimmt Deutschland damit eine Spitzenposition ein.

Die Flotte der deutschen Reeder umfasst aktuell etwa 3.500 Schiffe mit einem Gesamtvolumen von rund 76 Millionen BRZ (Bruttoraumzahl). Das sind gut 10 Prozent der Welttonnage – Platz drei im weltweiten Vergleich.



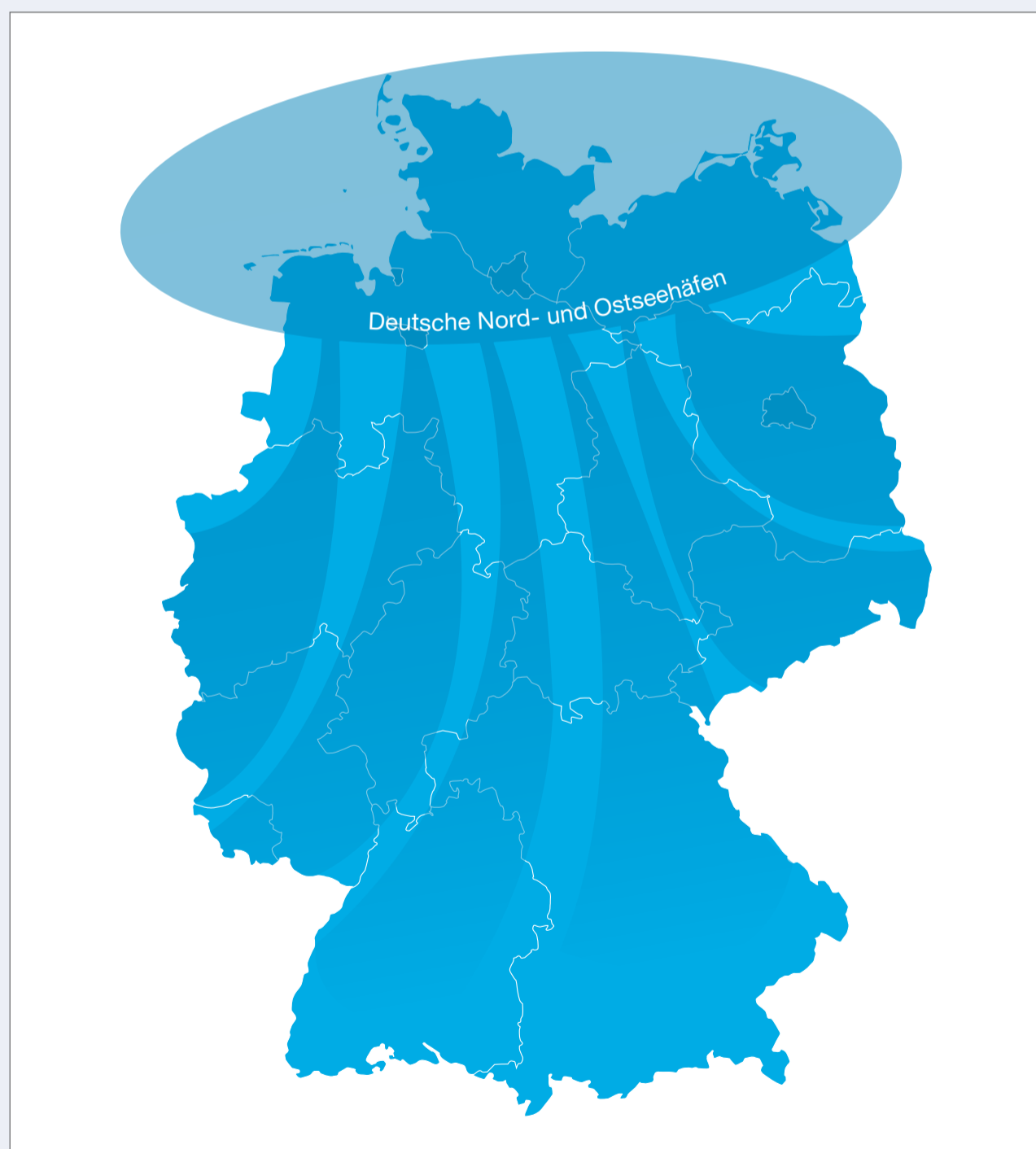
**Dr. Stephan Timmermann, im Vorstand der MAN Diesel & Turbo SE, Augsburg**

„Der Seehandel ist für die globale Wirtschaft von enormer Bedeutung. Rund 90 Prozent aller weltweit transportierten Güter gelangen über den Seeweg an ihren Bestimmungsort. Vielen Menschen ist dies nicht bewusst. Der DVD-Player aus Japan oder der kalifornische Rotwein im Supermarktregal werden als selbstverständlich hingenommen.“

Dahinter steckt jedoch ein ausgeklügeltes Logistiksystem, das ohne die enormen Transportkapazitäten der Seeschifffahrt nicht denkbar wäre. Als Hersteller von Schiffsdieselmotoren haben wir von der Globalisierung profitiert: Die Hälfte des Welthandels wird heute mit MAN-Motoren bewegt. Ebenso deutlich spüren wir nun vor dem Hintergrund der Wirtschafts- und Finanzkrise den teils massiven Einbruch der Branche. Dennoch bleibt der Seehandel auf lange Sicht alternativlos. Er ist – betrachtet man den Emissionsausstoß pro transportierter Tonne und Kilometer – die bei weitem umweltfreundlichste Transportart.

Für Deutschland als führender Exportnation eröffnet er den Zugang zu den internationalen Märkten. Andererseits sichert er die Versorgung des in Deutschland produzierenden Gewerbes mit Rohstoffen und Zulieferteilen aus aller Welt.

Ohne den Seetransport wäre die globalisierte Wirtschaft, wie wir sie heute kennen, schlicht unmöglich.“



) **Abb.3 – Deutsche Seehäfen** · Logistikdienstleister für die gesamte deutsche Wirtschaft | *Quelle: IHK Nord*

Bei den Containerschiffen führt die deutsche Handelsflotte sogar: Der deutsche Anteil umfasst ca. 34 Prozent der weltweiten Kapazitäten. Die deutschen Seehäfen stehen somit im Zentrum der Exportwirtschaft, verbinden unsere Unternehmen mit der Welt. Sie fördern die Entstehung maritimer Dienstleistungszentren und sind Magnete für Industrieunternehmen.

Weit verzweigte Zulieferbeziehungen fördern das Wirtschaftswachstum in vielen Regionen Deutschlands (siehe Abbildung 3). ←

## Netzwerk für den deutschen Außenhandel – maritime Dienstleistungen im Komplettpaket

➔ Funktionierende Außenhandelsbeziehungen brauchen neben starken Transportketten ein leistungsfähiges Netz ergänzender Dienstleistungen. Für einen reibungslosen Ablauf arbeiten unter anderem Dienstleister aus den Bereichen Finanzierung, Rechtsberatung, IT-Infrastruktur und Versicherung zusammen.

Schließlich bergen Geschäftsbeziehungen ins Ausland nicht allein logistische Herausforderungen. Währungsschwankungen, unterschiedliche Rechtssysteme und fremde Geschäftskulturen können einen erheblichen positiven oder negativen Effekt auf den Erfolg haben.

## statement



**Bernd Schmidt, Director Logistics  
Central Europe, UPM-Kymmene Sales  
GmbH, Hamburg**

„Papier ist aus unserem täglichen Leben nicht wegzudenken – sei es als Zeitung, als Magazin oder einfach nur als gutes Buch. Die Produktion dieses wichtigen Kommunikationsmittels ist ein weltweites Geschäft und bedarf zuverlässiger Transportketten. Neben der Seestrecke ist der Landweg ein wichtiger Bestandteil davon. Wir müssen dafür sorgen, dass die Wege zu und von den Häfen ihre Bedeutung nicht verlieren und mit dem Handel von Gütern mitwachsen können. Hierzu zählen nicht nur der dringend benötigte Ausbau der Infrastruktur im Bereich Straße und Schiene, sondern auch die grundsätzliche Akzeptanz des Themenbereiches „Verkehr“ bei Bevölkerung und Politik.“

## Volkswirtschaftliche Dimensionen der deutschen Seehäfen

Direkt und indirekt Beschäftigte  
▶ 500.000

Bruttowertschöpfung  
▶ 29 Milliarden Euro/Jahr

Steueraufkommen  
▶ 10,2–11,6 Milliarden Euro/Jahr

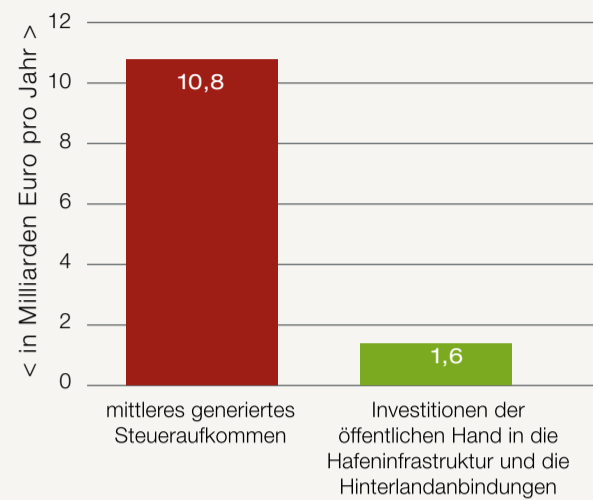


Abb.4 | Quelle: ProgTrans AG, Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen, BMWi, IHK Nord

Die Umsatzverteilung dieser Branche auf die 16 Bundesländer verdeutlicht, dass der Schiffbau längst eine bundesdeutsche Angelegenheit ist (Abbildung 5):

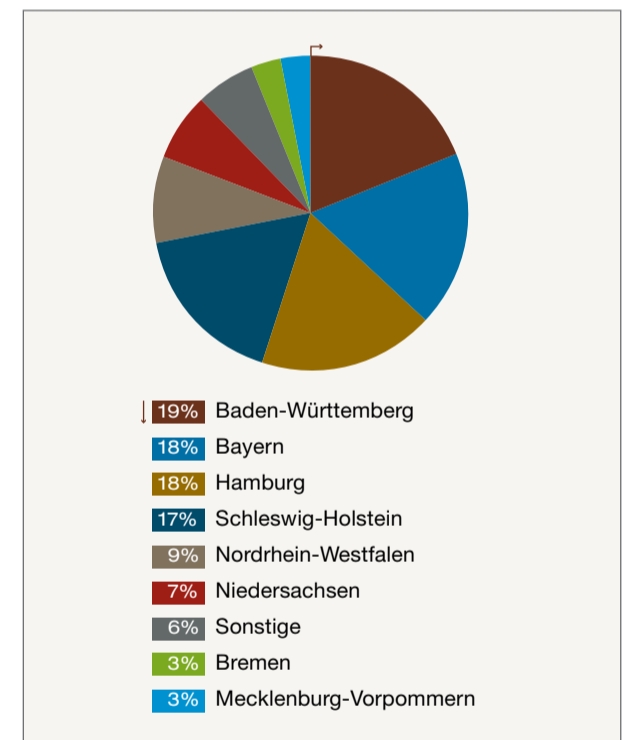


Abb.5 – Umsatz in der Schiffbauzulieferindustrie nach Bundesländern (2008) |  
Quelle: VDMA

Baden-Württemberg setzt am meisten in der Branche um und weniger als die Hälfte des Volumens entfällt auf die Küstenländer.

Gründe liegen in der Multiplikatorenwirkung auf benachbarte Wirtschaftsbereiche: Aufgrund der hohen technischen Anforderungen fallen 70 Prozent der Wertschöpfung im Schiffbau in der Zuliefererindustrie an. Drei Viertel des Umsatzes entstehen wegen der starken Präsenz deutscher Reeder im internationalen Transportgeschäft im Ausland.

Im norddeutschen Raum haben sich Unternehmens- und Steuerberater auf diese Situationen spezialisiert und bieten bei Auslandskontakten das nötige Fachwissen. Auch spezialisierte Rechtsanwaltskanzleien und juristische Institutionen, wie der Internationale Seegerichtshof in Hamburg, sind in Norddeutschland angesiedelt. IT-Fachleute sorgen für effiziente und kostensparende Lieferabläufe. Unterschiedliche außenhandelsorientierte Verbände, Vereine sowie Industrie- und Handelskammern beraten, informieren und stellen Kontakte her.

Ein breites Spektrum an Fachzeitschriften für die Maritime Wirtschaft stellt ebenfalls regelmäßig aktuelle Marktinformationen zur Verfügung. Deutsche Banken sind im Bereich der Schiffsfinanzierung international führend.

Die von den Börsen Hannover und Hamburg gegründete „Fondsbörse Deutschland“ ermöglicht darüber hinaus den Handel von Anteilen an geschlossenen Fonds, ein starker Effizienzzuwachs für diesen sonst sehr engen Markt. Auch hier reicht die Vernetzung weit ins Land hinein: Seit 2007 besteht ein Standort der Börse in München, um die große Anzahl süddeutscher Kunden und Anbieter besser betreuen zu können.

Neben der Finanzierung von Schiffsneubauten ist die Versicherung der Schiffe und ihrer Ladung eine zentrale und unverzichtbare Dienstleistung im weltweiten Handel: Der Gesamtwert einer Ladung erreicht bei den modernen, mehrere tausend Container fassenden Schiffen schnell eine halbe Milliarde Euro – zuzüglich des gleichfalls im dreistelligen Millionenbereich liegenden Schiffswertes.<sup>1</sup> ←

## Starke Position in der Schiffbauzulieferindustrie

Weltweit dominieren den Schiffbau asiatische Werften. Von den im Jahr 2008 insgesamt fast 3.200 produzierten Schiffen liefen mehr als die Hälfte in den drei größten Schiffbauländern Südkorea, Japan und China vom Stapel. Deutschland folgt als viertgrößte Schiffbaunation der Welt.

Die vorherrschende Stellung der drei asiatischen Länder resultiert aber zum größten Teil aus der volumenträchtigen Produktion von Fracht- und Tankschiffen.

Dahingegen haben sich deutsche Werften in den letzten Jahren durch Spezialisierung und Innovationen behaupten können.

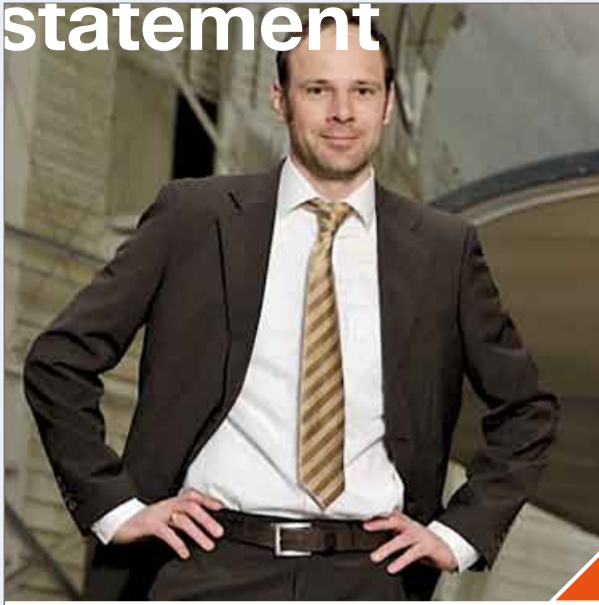
Im Bereich der Schiffbauzulieferindustrie ist Deutschland trotz des aktuellen konjunkturellen Schocks infolge der Finanzmarktkrise Weltmarktführer.

Das in Deutschland vorhandene Know-how sichert auch beim Bau von Spezialschiffen wie Gastransportern, eistauglichen Schiffen, U-Booten, Fregatten, Forschungsschiffen, Kreuzfahrtschiffen oder Yachten den deutlichen Technologievorsprung. Ebenso beim Bau von Ro-Ro-Schiffen: Auch hier sind deutsche Werften Weltmeister.

So konnten sie 2008 über 7 Milliarden Euro umsetzen. In Deutschland arbeiten rund 23.600 Beschäftigte direkt bei Schiffbauunternehmen. Auch die Bundesländer ohne direkten Küstenanschluss profitieren erheblich vom Maritimen Markt.

1) Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV).

## statement



**Robert Dittmann, Geschäftsführer Bodan-Werft Metallbau GmbH & Co. KG, Kressbronn**

„Asiatische Werften weisen bei der Serienfertigung von Standard-Modellen, z.B. in der Containerschiffahrt, teilweise Kosten-

vorteile auf, im Spezialschiffbau aber müssen die Produkte individuellen Ansprüchen genügen. Hier sind als wichtigste Ressourcen Know-how und Kreativität gefragt. Der Standort Deutschland ist deshalb international führend im Spezialschiffbau. Davon profitieren wir gerade auch im süddeutschen Raum: Werften und viele weitere mittelständische Zulieferbetriebe in dem Bereich haben ihren Standort auch außerhalb der norddeutschen Küstenregion. Die regionale Abgeschlossenheit unserer Lage macht uns zum einen relativ sicher vor Konkurrenz aus dem Ausland – zum anderen hat sie auch die Diversifikation in verschiedenste Richtungen des Spezialschiffbaus gefördert, da man sich bei den relativ wenigen Projekten auf jedem Gebiet auskennen muss.

Unsere Spezialboote wie Gewässerschutz- und Laborboote finden etwa bei verschiedenen Umweltinstituten Verwendung, unsere Schnell-

boote werden von Polizei, Zoll und Feuerwehr genutzt. Alle Bodensee-Fährschiffe kommen aus unseren Werkshallen, genau wie viele der Fahrgastschiffe auf „unserem“ See. Doch auch auf den weiter entfernten Seen, z.B. in der Schweiz, sind unsere Fähr- und Fahrgastschiffe „auf Kurs“.

Da wir als regionaler Anbieter unsere Kunden sichern müssen, ist eine entsprechende Innovationsfreude Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg. Nur wenn wir in der Umsetzung des Kundenwunsches deutlich besser sind als unsere Konkurrenz, können wir bestehen. Dies teilen wir im Übrigen mit der gesamten deutschen Schiffbaugilde.

Die Maritime Wirtschaft ist insgesamt also eine innovative Branche, die wissensbasierte Arbeitsplätze auch im süddeutschen Raum schafft.“

Die heimischen Schiffbauzulieferer profitieren damit von ihrer engen Bindung an deutsche Reeder. Diese bestimmen bei den im Ausland produzierten Schiffen die Ausstattung und machen häufig die Verwendung deutscher Technologie zur Auflage.

Selbst wenn also Frachtschiffe für deutsche Reeder in Asien produziert werden, kommt vornehmlich deutsche Technik zum Einsatz.

Im Jahr 2009 setzten die 400 deutschen Zulieferunternehmen mit ihren mehr als 72.000 Mitarbeitern knapp 13 Milliarden Euro um. ←



## information01

### Ausgewählte Forschungseinrichtungen der Maritimen Wirtschaft

Maritime Forschungseinrichtungen und Unternehmen arbeiten in Deutschland eng vernetzt zusammen und sichern somit immer wieder den entscheidenden Wissensvorsprung in einem hart umkämpften internationalen Markt. Auf die Maritime Wirtschaft spezialisierte Fachbereiche und Institute existieren an fast allen Hochschulen der Region. Die Grenzen zwischen Grundlagenforschung und wirtschaftlich orientierten Entwicklungen sind dabei fließend:

- Das **Alfred-Wegner-Institut** in Bremerhaven ist mit seinen 780 Mitarbeitern weltweit führend im Bereich Polar- und Meeresforschung.
- Das **GKSS Küstenforschungszentrum** erforscht wirksame und nachhaltige Nutzungsmöglichkeiten des Küstenraums.
- Das **DFG-Forschungszentrum „Ozeanränder“** in Bremen untersucht vor allem die Nahtstellen zwischen Ozeanen und Kontinenten geowissenschaftlich.
- Für die Maritime Industrie forscht das **Center of Maritime Technologies CMT** in Hamburg.
- Als international führende Beratung im Bereich der Windenergie bietet das **Deutsche Wind-Energie-Institut** in Cuxhaven und Wilhelmshaven alle Arten von Messdienstleistungen, Energieertragsprognosen und -studien für Industrie, Banken und Behörden an.
- Die Hamburgische **Schiffbau-Versuchsanstalt** berät weltweit Geschäftskunden im Bereich Hydrodynamik, auch aus benachbarten Bereichen wie der Flugzeugindustrie.
- Das **IFM-GEOMAR** in Kiel ist mit seinen mehr als 750 Mitarbeitern eine der weltweit führenden Einrichtungen im Bereich der Meeresforschung und beteiligt am Exzellenzcluster „Ozean der Zukunft“.
- Das **Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen CML** in Hamburg entwickelt Innovationen für Seehäfen, Terminalbetreiber, Reedereien und viele weitere Unternehmen der Maritimen Wirtschaft.

## Forschung und Entwicklung

Die Erforschung der Meere und Flüsse als komplexes ökologisches System ist natürliche Aufgabe der Maritimen Wirtschaft.

Schließlich bedeckt Wasser 71 Prozent der Erde. Die Maritime Wirtschaft kennt daher ihre Verantwortung für dieses entscheidende Öko-System. Forschung und Entwicklung beschränken sich daher nicht nur auf ökonomische Aspekte.

## Energie, Rohstoffe und Aquakultur

Die Maritime Wirtschaft sichert den Produktionsstandort Deutschland durch den Import von Energie und Rohstoffen über die Häfen, die Förderung von Brennstoffen in der Nordsee sowie durch den zukunftssträchtigen Aufbau von Windenergieparks in Nord- und Ostsee.



Besonders der Bereich der Offshore-Windtechnologie wächst dynamisch. Darüber hinaus stellt das Meer eine wichtige Nahrungsquelle dar. Auch die Fischzucht in Aquakulturen gewinnt wesentlich an Bedeutung (siehe Kapitel 4).

## Maritime Freizeitwirtschaft

Norddeutschland ist mit vielfältigen touristischen Angeboten an Nord-, Ostsee und in den Metropolen eines der beliebtesten Reisegebiete in Deutschland und Magnet für Touristen aus der ganzen Welt.

Allein das Gastgewerbe beschäftigt rund 260.000 Mitarbeiter in 36.000 Betrieben.

Wesentlichen Anteil an diesem Erfolg hat der Seebädertourismus, der im Jahr ca. 41 Millionen Übernachtungen auf sich zieht.

Daneben gewinnt auch der städtische Erlebnis- und Eventtourismus an Bedeutung.



**Simon Maselli – Inhaber Crisline Boote, Karlstadt am Main**

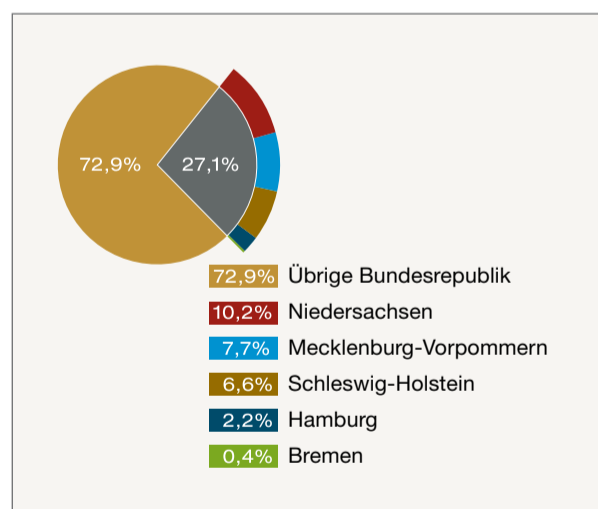
„Wasser- und Yachtsport liegt bundesweit voll im Trend. Natürlich ist die Nachfrage an der Küste am größten. Hiervon profitieren wir aber auch im süddeutschen Raum:

Viele mittelständische Yachtenbetriebe haben ihren Standort außerhalb der norddeutschen Küstenregion. Unser Betrieb ist ein gutes Beispiel dafür, wie weit die Verflechtungen der Maritimen Wirtschaft reichen. Wir betreiben seit mehr als 10 Jahren unser Geschäft erfolgreich im fränkischen Karlstadt am Main. Daher sind unsere Beziehungen nach Norddeutschland von zentraler Bedeutung für unseren Unternehmenserfolg. Einerseits arbeiten wir vertrauensvoll mit unserem Vertriebspartner in Wilhelmshaven - International Boats Kroll - zusammen, andererseits kommt der Großteil unserer Kundschaft aus Norddeutschland, an deren Bedürfnisse wir unsere Produkte anpassen. Diese engen Verflechtungen machen deutlich: Gute Bedingungen für die Maritime Wirtschaft insgesamt schaffen Arbeitsplätze im süddeutschen Raum.“

Die „Hanse-Sail“ in Rostock, die „Sail“ in Bremerhaven, die „Kieler Woche“, der „Hamburger Hafengeburtstag“ und die „Travemünder Woche“ sind internationale Aushängeschilder für den Tourismus- und Eventstandort Deutschland.

Auch die Besucherströme zu Stapelläufen von Luxuslinern in der Papenburger Werft oder zur Queen Mary II zeigen: Maritime Erlebnisse liegen voll im Trend.

So nahm die Zahl der Übernachtungen in den Hansestädten Bremen und Hamburg in den letzten zehn Jahren um bis zu zwei Drittel zu.



**Abb.6 – Aufteilung der Übernachtungen (2009) auf die Bundesländer in Prozent | Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen**

Viele Hafenstädte investieren in ihre touristische Attraktivität und locken immer mehr ausländische Besucher nach Deutschland: etwa mit attraktiven Erlebnismuseen, wie dem Universum Science Center in Bremen.

Da ausländische Touristen ihren Urlaub in Deutschland oft für Rundreisen nutzen, profitieren hiervon auch andere deutsche Tourismusregionen.

Und wer nicht nur gefahren werden, sondern die Freiheit der Meere selbst erkunden möchte, findet im Norden naturgemäß die passenden Möglichkeiten. Dieser Bereich der Maritimen Wirtschaft ist nicht zu unterschätzen.



Schließlich bestehen nach Angaben des Bundesverbandes Wassersportwirtschaft e.V. allein im Yacht- und Bootsbau mehr als 5.000 Arbeitsplätze.

Auch hier profitiert die Wirtschaft in ganz Deutschland vom Trend an der Küste: Die Marktführer beim Bau von Segelbooten sitzen oftmals außerhalb der Küstenregion.

## Kreuzfahrt | Bau, Reparatur und Anlaufpunkt von Luxuslinern

Kreuzfahrten boomen. Die attraktiven Hafenstädte locken vermehrt Luxusliner aus der ganzen Welt nach Deutschland, die Zahl der Anläufe deutscher Häfen durch Kreuzfahrtschiffe stieg 2009 auf etwa 500 Schiffsankünfte.

Zwischen 2005 und 2009 stieg die Zahl der Passagiere auf Binnen- und Seekreuzfahrtschiffen um mehr als 60 Prozent auf über eine Million Personen.

Ein immer wichtigerer Wirtschaftsfaktor: Denn im Schnitt bleibt jeder Kreuzfahrer zweieinhalb Tage zusätzlich zur Schiffsreise in Deutschland und gibt durchschnittlich 109,50 Euro pro Tag für Landausflüge, Gastronomie und Shopping aus.

Der Kreuzfahrtmarkt ist aber nicht nur für den Tourismus wichtig, sondern auch für Bau, Wartung und Reparatur von Schiffen. Viele Kreuzfahrtschiffe laufen deutsche Häfen an, um die hohe Qualität deutscher Werften zu nutzen.

Auch beim Neubau von Kreuzfahrtschiffen und Mega-Yachten hat sich Deutschland eine starke Marktposition erarbeitet. Zwar liegt die Zahl der gebauten Schiffe in diesem Luxussegment unter der von Container- und Tankschiffen, die möglichen Erträge beim Bau der Schiffe sind aber überproportional.

Zum Vergleich: Der Bau des derzeit größten Containerschiffs der Welt kostete gut 100 Millionen Euro, die in Deutschland gebaute Mega-Yacht „Octopus“ aber fast 175 Millionen Euro. Dass beim Bau von Schiffen, die über Hubschrauberlandeplätze, Garagen und Kinosäle verfügen, nicht nur traditionelle Schiffbauunternehmen profitieren, liegt auf der Hand.

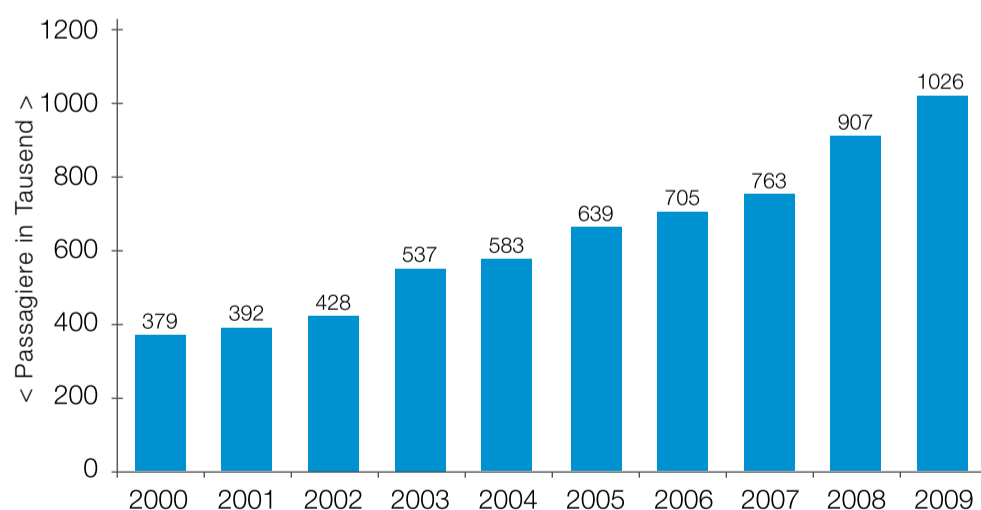


Abb.7 – Entwicklung des deutschen Hochsee-Kreuzfahrtmarktes | Quelle: DRV



Alexander Nothegger,  
Vorstand Premicon AG, München

„Urlaub hat nach Lebensmitteln und Gesundheit die höchste Konsumpriorität für Deutsche. Das sind gute Aussichten für Investitionen in die Reisebranche, vor allem aber für Investitionen in den Kreuzfahrtmarkt.“

Die DRV-Kreuzfahrtstudie 2009 weist eine Steigerung der Passagierzahlen für die vergangenen 10 Jahre von mehr als 200 % aus. Experten rechnen für die nächsten 10 Jahre mit einer nochmaligen Verdoppelung.

Um die vorhandenen Marktchancen nutzen zu können, sind Anleger allerdings auf Schiffe mit hervorragender Qualität und Nutzungsdauer angewiesen.

Die Maritime Industrie hat sich als Zukunftsbranche in der Metropolregion Hamburg positioniert.

Mit acht Werften und als zentrale logistische Drehscheibe für den gesamten norddeutschen Raum ist die Hansestadt eine der bedeutendsten Standorte für die Schiffbauindustrie, aber auch für die gesamte Maritime Wirtschaft in Deutschland.

Damit stellt sie die Basis für einen Finanzdienstleister wie die Premicon AG dar, der auf die Finanzierung qualitativ hochwertiger Schiffe spezialisiert ist.“

## 2 Maritime Wirtschaft – Tor zur Welt

### Seeverkehr – Fließband der Weltwirtschaft

➔ Globalisierung schafft Wohlstand. Offener und fairer Welthandel stellen für alle Beteiligten enorme Vorteile, protektionistische Tendenzen einzelner Länder hingegen eine Sackgasse dar. Daher wird die Weltwirtschaft auch nach der aktuellen Wirtschaftskrise ihren Globalisierungstrend fortsetzen – mit entsprechenden Rückwirkungen auf den Seeverkehr.

Der Anteil des Welthandels am weltweiten Bruttosozialprodukt liegt bereits bei über einem Drittel – Tendenz stark steigend. Für die Exportnation Deutschland gilt dies in besonderem Maße.

Die Marke „Made in Germany“ ist weltweit stark gefragt, der Anteil der Im- und Exporte an der Leistung der deutschen Volkswirtschaft liegt wertmäßig bei weit über 60 Prozent.

Daher braucht Deutschland in Zeiten zunehmender Globalisierung leistungsfähige Transportketten. Schließlich können wir uns nur spezialisieren und internationalen Handel betreiben, wenn Waren schnell, zuverlässig und kostengünstig ein- und ausgeführt werden können.

Der Seeverkehr ist dabei das Fließband des Welthandels. Mehr als 90 Prozent der weltweit gehandelten Güter werden über den Seeweg transportiert.

Der interkontinentale Handel wird sogar zu mehr als 95 Prozent über See abgewickelt. Insgesamt ist der Welthandel in den letzten 15 Jahren mit durchschnittlich 6,5 Prozent pro Jahr doppelt so schnell gewachsen wie das weltweite Bruttosozialprodukt (3,4 Prozent). Der Weltcontainerumschlag nahm jährlich um 9,7 Prozent zu.

#### Dies führt zur Drei-mal-eins-Regel der Weltwirtschaft:

- Wachstum des Welt-Sozialprodukts x 2 = Wachstum des Welthandels
- Wachstum des Welt-Sozialprodukts x 3 = Wachstum des Weltcontainerverkehrs ←



**Dr. Otto Clüsener,**  
Mitglied der Geschäftsführung,  
Dr. Oetker GmbH, Bielefeld

„Dr. Oetker setzt seit mehreren Jahren auf die Internationalisierung des Geschäfts. Dies betrifft insbesondere auch die Produktion von Tiefkühlkost.

Dr. Oetker ist heute mit tiefgekühlten Pizzen in fast allen europäischen Ländern vertreten.

Der Exportanteil in diesem Segment liegt inzwischen bei über 50 Prozent. In Übersee wird der kanadische Markt bereits seit längerem beliefert.

In 2009 hat ein Testmarkt in den USA begonnen. Auch beginnt Dr. Oetker seine Präsenz mit diesen Produkten in Asien aufzubauen.

Dabei ist der Seetransport für diese Art an Erzeugnissen die einzige Alternative. Da die Produktion für diese Märkte bei Dr. Oetker in Wittenburg erfolgt, ist die Nähe zum Hafen Hamburg von großem Vorteil.

Im Logistikzentrum des Werkes erfolgt die Beladung der Schiffscontainer inklusive der Ausstattung mit Datenloggern, um die Einhaltung der Kühlkette sicherzustellen.

Nach der Verzollung im Hafen treten die Produkte ihre Reise über die Weltmeere an. Allein 2009 wurden mehr als 1.000 Container für das Dr.-Oetker-Werk in Wittenburg nach Übersee verschifft.“





Abb.8 – Kosten der seegeschützten Transportkette | Quelle: Hapag-Lloyd AG, eigene Berechnungen bezogen auf das Jahr 2008

### Seetransport – unschlagbar günstig

Die relativ niedrigen Transportkosten und der geringe Anteil der Seefrachtkosten an den Gesamtkosten der Produkte zeugen von der hohen Effizienz des Seeverkehrs. Der landseitige Transport verursacht hierbei viel höhere Kosten als der Seetransport (Abbildung 8). Bei einem Transport von Asien nach Europa liegt der entsprechende Anteil an den Gesamtkosten eines Fernsehers bei etwa 1,5 Prozent, bei Lebensmittelkonserven sogar nur bei einem Prozent. Der Transport von durchschnittlich zwölf Tonnen Fracht (Volumen eines Containers) von Asien nach Europa kostet nicht mehr als ein Flug in der Economy Class für einen Flugpassagier auf derselben Strecke.

### Container und Meer

Die europäischen Häfen sind zentrale Player im Welthandel, sie sind in mehr als 57 Prozent der weltweiten Seetransporte (insgesamt ca. 7,5 Milliarden Tonnen) involviert. Davon werden 600 Millionen im Ostseeraum befördert, bei einem Anteil der deutschen Ostseehäfen von rund 10 Prozent. Innerhalb Europas schlagen die Häfen der sogenannten Nordrange (Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam, Bremische Häfen und Hamburg) mehr als 80 Prozent des europäischen Außenhandels um. Durch die stärkere Einbindung Russlands und der Baltischen Staaten in die europäische Arbeitsteilung sowie durch die Nord- und Osterweiterung der Europäischen Union haben sich die wirtschaftlichen Gewichte gen

Osten verschoben. Die norddeutsche Küste hat eine Schlüsselposition in diesem Koordinatensystem.

Deutschland verfügt über leistungsfähige Häfen an der Nord- und an der Ostsee. Durch leistungsfähige Straßen und Schienenverbindungen sind die Seeräume auf einzigartige Art und Weise mit dem Hinterland verknüpft. Es ist die Nähe zu wichtigen Ziel- und Quellmärkten sowie die hervorragende Verkehrsinfrastruktur, die Norddeutschland für den Güterumschlag so attraktiv macht.

Die steigende Bedeutung der deutschen Küste spiegelt sich in den Marktanteilen der heimischen Häfen am Gesamtumschlag in der Nordrange wider.

## statement



**Dr. Siegfried Kiese,**  
Leiter Technischer Einkauf und Logistik, WACKER Chemie AG, Burghausen

„Die WACKER Chemie AG generiert bereits mehr als 80 Prozent ihres Umsatzes außerhalb Deutschlands, über 50 Prozent in Übersee. Der Hafen Hamburg ist dabei heute die bedeutendste Drehscheibe für den Export unserer Produkte zu unseren Kunden und Standorten weltweit. Jährlich verschiffen wir aus den Standorten Burghausen (Bayern) und Nünchritz (Sachsen) mehr als 15.000 TEU Containerladung über Hamburg und erhalten über den gleichen Weg einen Teil unserer Rohstoffe. Durch kontinuierliche Erweiterung und Verbesserung der Umschlagskapazitäten, aber auch die frühzeitige Teilnahme an internationalen Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit (z.B. Container Security Initiative) hat der Hafen seine Wettbewerbsfähigkeit systematisch ausgebaut.“

WACKER fährt aus Burghausen seit mehreren Jahren einen eigenen Containerzug pro Arbeitstag in Richtung deutsche Seehäfen und ist aus Nünchritz an einem Ganzzugskonzept beteiligt. Wir können so heute auch Short-Sea-Verbindungen über den Hafen nutzen und Verkehre von der Straße auf die Schiene verlagern, z.B. nach Spanien, Skandinavien, Großbritannien oder in die Baltischen Staaten.

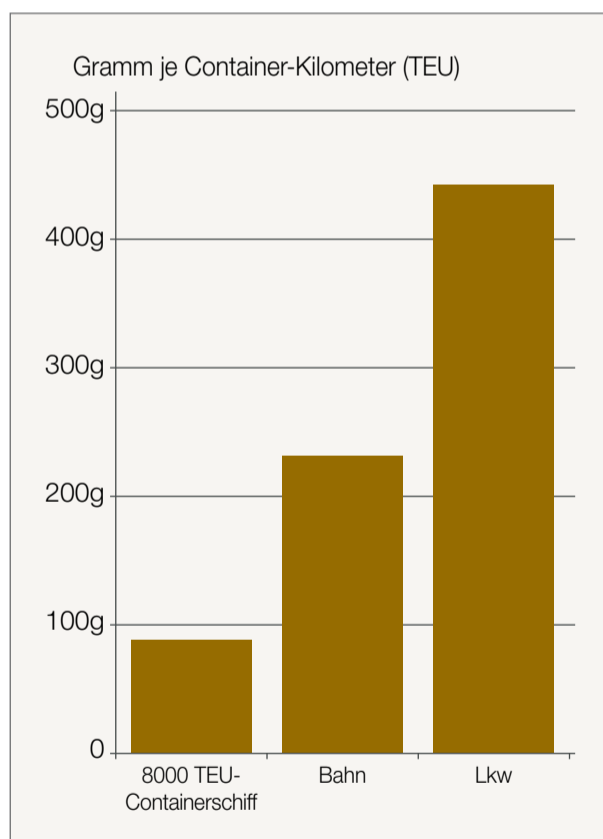
Die Leistungsfähigkeit des Hinterlandverkehrs ist hierbei für Kosten, Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit ganz entscheidend. Gerade in diesem wichtigen Glied der Logistik-Infrastruktur erkennen wir aber in Deutschland seit Jahren einen erheblichen dringenden Nachholbedarf.“

► Bis 2008 wuchsen die deutschen Nordseehäfen stärker als die Rheinmündungshäfen (Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam). Die derzeitige Seeverkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums aus dem Jahr 2007 prognostiziert bis 2025 in den deutschen Seehäfen ein starkes, weitergehendes Wachstum des Containerumschlags.<sup>2</sup> Durch den äußeren Schock der aktuellen Wirtschaftskrise werden sich diese Prognosen zeitlich nach hinten verschieben – unrealistisch sind sie deswegen jedoch nicht.

### Kombinierte Transportwege

➔ Für die meisten Transporte werden verschiedene Verkehrsmittel kombiniert. Für viele Unternehmen hat dabei der Umschlag über die deutschen Nordseehäfen im Vergleich zu den Rheinmündungshäfen wegen des längeren Seetransports Kostenvorteile.

Seemeilen sind günstig, Straßen- und Schienenkilometer vergleichsweise teuer. Die relative Nähe der deutschen Häfen zur großen Mehrheit der europäischen Märkte bietet neben den ökonomischen selbstverständlich auch ökologische Vorteile, da die Schiffe pro transportiertem Container im Vergleich zu Bahn und Lkw wenig Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) ausstoßen (Abbildung 9).



► **Abb.9 – CO<sub>2</sub>-Emissionen nach Transportmittel**  
 | Quelle: Institut für Energie und Umweltschutz (ifeu), Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU), Deutsche Bahn AG

Die Länge der Hinterlandstrecke hat daher maßgeblichen Einfluss auf die Umweltbilanz eines Gütertransportes. Zum Beispiel verursacht ein Transport von Hamburg nach Dresden 25 Prozent weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen im Hinterlandtransport als von Rotterdam.<sup>3</sup> ◀

## Information03

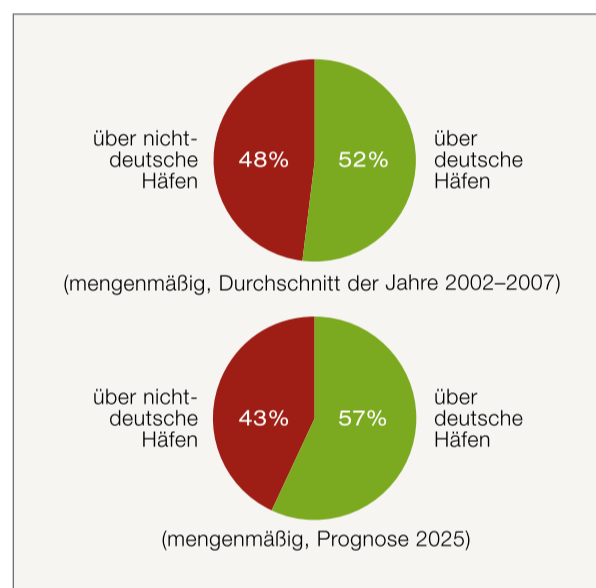
### Außenhandel in der Automobilindustrie

Besonders deutlich wird die Verzahnung zwischen Seehäfen und produzierender Industrie in der Automobilbranche. Deutsche Autos genießen Weltruf – die Maritime Wirtschaft sorgt jeden Tag dafür, dass sich immer mehr Menschen überall auf der Welt einen direkten Eindruck verschaffen können. Jährlich werden mehr als 4 Millionen Pkw aus Deutschland exportiert. Das Portfolio in der Automobillogistik umfasst die weltweite Distribution von Fertigfahrzeugen von der Herstellung bis zu den Händlern in den Bestimmungsländern. Die Auto-Terminals in Bremerhaven, Emden, Hamburg und Cuxhaven sind Dreh- und Angelpunkt der Logistikketten deutscher Automobilhersteller. Sie übernehmen fast 85 Prozent der deutschen Automobilexporte. Bremerhaven ist die wichtigste europäische Drehscheibe für den interkontinentalen Fahrzeughandel. Die Automobilindustrie strukturiert sich außerdem modular: Über die deutschen Seehäfen werden viele Fertigteile importiert und weiter in die Fabriken transportiert. Erreichbare und leistungsfähige Seehäfen sichern daher auch Unternehmenserfolg und Arbeitsplätze außerhalb der norddeutschen Küstenregion.



### Deutsche Seehäfen – Drehscheiben des deutschen Außenhandels

➔ In den letzten zehn Jahren wurde etwa ein Viertel des gesamten deutschen Außenhandels über die deutschen Seehäfen abgewickelt. Bezogen auf den Teil des deutschen seeseitigen Außenhandels entspricht dies sogar mehr als 50 Prozent (Abbildung 10). Das ist keine Selbstverständlichkeit, schließlich verladen viele deutsche Unternehmen entlang der Rheinschiene auch über die Häfen an der Rheinmündung und Unternehmen aus Süddeutschland über die Mittelmeerhäfen. Dennoch können sich die norddeutschen Häfen qualitativ und quantitativ gut behaupten. Entgegen der oftmals veröffentlichten Meinung, Rotterdam sei der wichtigste Hafen für Deutschland, schlägt die deutsche Wirtschaft mehr Güter über den Hamburger Hafen um. Allein über Hamburg werden mengenmäßig etwa 11,5 Prozent des gesamten deutschen Außenhandels beziehungsweise ungefähr ein Viertel



► **Abb.10 – Seewärtiger deutscher Außenhandel über deutsche Seehäfen** | Quelle: Flottenkommando, Destatis, Europäische Kommission, ISL, eigene Berechnungen, Planco Seeverkehrsprognose 2025

des seewärtigen Handels umgeschlagen. Rotterdam kommt auf einen Verladeanteil von 9-10 Prozent am deutschen Außenhandel.<sup>4</sup> ◀

## statement



**Jürgen Wels, Leiter Logistik**  
**Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart**

„Für die Porsche AG als deutscher Sportwagenhersteller mit hohem Exportanteil sind Seehäfen wie Emden und Bremerhaven, die wir per Bahntransport ansteuern, das logistische Tor zu den Weltmärkten. Ihre Leistungskraft ist ein wichtiger Faktor bei der schnellen und zuverlässigen Auslieferung hochwertiger Neufahrzeuge an unsere anspruchsvollen internationalen Kunden.“

2) In Zahlen geht die Studie von mehr als 45 Mio. Standardcontainern & 759 Mio. t Umschlag in den betrachteten deutschen Seehäfen insgesamt aus.  
 3) Detaillierte Informationen unter: [http://www.ihk-nord.de/servicemarken\\_nord/veroeffentlichungen/SonstigePublikationen/Seehaefen/index.jsp](http://www.ihk-nord.de/servicemarken_nord/veroeffentlichungen/SonstigePublikationen/Seehaefen/index.jsp).  
 4) Nähere Informationen zur Berechnung [www.ihk-nord.de](http://www.ihk-nord.de).

## ③ Maritime Wirtschaft – Innovations-treiber für ganz Deutschland

➔ Die Maritime Wirtschaft in Deutschland bietet High-Tech. Als Pionierbranche für die Erprobung neuer Technologien strahlt sie diese Innovationen auch in viele andere Branchen aus. Die Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation in den maritimen Technologien ist daher Teil der Hightech-Strategie der Bundesregierung.

Die deutsche Wirtschaft profitiert dabei von einer vielfältigen und international erfolgreichen Forschungslandschaft. ←

### Schiffbau und Meerestechnik

➔ Die technische Komplexität von Kreuzfahrt- und Marineschiffen übertrifft selbst die von Flugzeugen oder Kraftwerken.

Die Investitionen in Forschung und Entwicklung in dieser Branche fallen mit 10 Prozent des Umsatzes entsprechend hoch aus. Systematische Integration neuer Technologien im Schiffbau ermöglichte in den vergangenen Jahren massive Produktivitätssteigerungen. ←

### Grundlagenforschung für eine sichere Zukunft

➔ Auf dem Grund der Weltmeere liegen unerschlossene Fördergebiete für Öl, Gas und mineralische Rohstoffe.

Die Tiefseeförderung zur Nutzung dieser Ressourcen stellt extreme Anforderungen an die Technik und gilt weltweit als eine der größten High-Tech-Herausforderungen überhaupt.

In den nächsten Jahrzehnten werden die Öl- und Gasressourcen aus eisbedeckten Gebieten der Arktis, vor allem in der Barentssee, eine zunehmende Rolle für die Energieversorgung spielen. Auch Gashydrate rücken als neue Energieträger ins Blickfeld des internationalen Interesses. Die Forschungsanstrengungen der Maritimen Wirtschaft sind somit Grundlagenforschung für eine sichere Erschließung der gewaltigen Potenziale, die uns die Weltmeere noch bieten (siehe Information 05). ←

## statement



**Peter Hecker, Gruppenleiter DIN Deutsches Institut für Normung e. V. und Geschäftsführer der Normenstelle Schiffs- und Meerestechnik (NSMT) sowie der Normenstelle Elektrotechnik (NE), Berlin**

„Das DIN Deutsches Institut für Normung e.V. erarbeitet Normen und Standards als Dienstleistung für Wirtschaft, Staat und Gesellschaft. Das DIN ist privatwirtschaftlich organisiert mit dem rechtlichen Status eines gemeinnützigen Vereins. Der Geschäftssitz ist seit 1917 in Berlin. Die nationale, europäische und internationale Normungs-

arbeit auf dem Gebiet der Schiffs- und Meerestechnik wird in der Normenstelle Schiffs- und Meerestechnik (NSMT) im DIN e.V., der Außenstelle des DIN, in Hamburg koordiniert. So ist die NSMT unter anderem zuständig für die deutsche Mitarbeit in "Fahrzeuge der Binnenschifffahrt", "Schiffe und Meerestechnik", "Kleine Wasserfahrzeuge", "Elektrische Anlagen auf Schiffen und auf beweglichen und festen Offshore-Einheiten", aber natürlich auch für die Erarbeitung von rein nationalen DIN-Normen oder Verteidigungsgerätenormen (VG) für die Deutsche Marine.

Wenn auch der norddeutsche Standort der NSMT durch das maritime Umfeld begründet ist, so darf jedoch nicht übersehen werden, dass auch eine Vielzahl von innovativen Produkten für die Maritime Industrie (z. B. Mess-, Steuer- und Regelungstechnik, Komponenten für Rohrleitungen, Bepankungs- und Pipelineschläuche, Kraftstoffaufbereitungssysteme und vieles mehr) durch Zulieferbetriebe im süd- und mitteldeutschen Raum gefertigt und geliefert werden. Dieses zeigt sich auch durch die auf der Schiffbaumesse vertretenen Unternehmen der Schiffbau- und Zulieferindustrie.“

## statement



**Susanne Crefeld, Geschäftsführerin der Garmin Deutschland GmbH, München**

„Die Firma Garmin wurde 1989 gegründet, inzwischen blickt das Unternehmen also bereits auf über 20 Jahre Erfahrung zurück. Heute sind wir globaler Marktführer im Bereich mobiler Navigationstechnologien – sei es auf der Straße, zu Wasser oder bei Sport und Outdoor.

Das Navi im Auto ist heute etwas selbstverständliches, viele Handys arbeiten mit GPS und auch in anderen Bereichen gehört die Satellitentechnologie mittlerweile

zum Alltag. Ihre Anfänge hatte die Satellitennavigation aber in der See- und Luftfahrt. Hier wird schon seit der Einführung mit Hilfe von GPS navigiert, also schon sehr viel länger als im Bereich der zivilen Nutzung. Heute hilft uns die jahrelange Erfahrung in der Seefahrt, um Innovationen in anderen Bereichen voranzutreiben und Technologien, die bisher nur professionellen Nutzern vorbehalten waren, für jedermann zugänglich zu machen.

Der Tiefgang eines Schiffes spielt eine entscheidende Rolle bei der Routenwahl, entsprechend früh wurden derartige Kriterien in der Marine-Navigation berücksichtigt. Heute nutzen wir das in ähnlicher Art und Weise im Straßenverkehr und ermöglichen unseren Nutzern ein bequemes Routing auf der richtigen Strecke – ohne überraschende Hindernisse, wie zu tiefe Brücken, zu schmale Straßen oder gar Wegen, die für das Fahrzeug nicht zugelassen sind.

Ohne die zahlreichen Erkenntnisse aus der Seefahrt wären Straßen- und Outdoornavigation also mit Sicherheit nicht so ausge-reift, wie sie es heutzutage sind.“

## ► Ganzheitliche Lösungen

☞ Schiffbau und Meerestechnik integrieren Branchen, weil sie sich für die Fertigung ihrer High-Tech-Produkte praktisch aller Querschnittstechnologien bedienen.

Maritime Forschung und Entwicklung setzen dabei auf neue Materialien (für die Transport-sicherheit und den Ressourcen schonenden Leichtbau), auf optische Technologien (etwa für die Präzisionsfertigung von Großstruk-turen), auf Informations- und Kommunika-tions-technik (für das virtuelle Schiffsdesign und die Simulation der Schiffbauproduktion unter Einbeziehung der gesamten Wertschöpfungs-kette), auf Mechatronik (bei Fertigung von Bordsystemen), auf Brennstoffzellentechno-logie (für Unterwasserfahrzeuge) und auf Satel-litennavigationssysteme (für die Verbesserung der Schiffssicherheit). ←

## Blaue Biotechnologie

☞ Die Weltmeere sind Lebensraum für eine Vielzahl von Tieren und Pflanzen. Im Gegensatz zum Festland sind sie noch relativ unerforscht. Internationale Spitzenforschung ist daher in diesem Bereich unverzichtbar und verspricht die höchsten Erfolgspotenziale. Die sogenann-te „Blaue“ Biotechnologie beschäftigt sich mit Lebewesen aus dem Meer. Algen, Enzyme und Meeresbewohner – das Meer bietet vielfältige Möglichkeiten, die noch lange nicht erschöpft sind. So konzentrieren sich in Norddeutschland rund um die maritime Biotechnologie zum Bei-spiel das IFM-Geomar, Kiel, das Institut für ma-ritime Biotechnologie, Greifswald, das Bremer-havener Biotechnologiezentrum BioNord oder das Büsumer Mari-Cube.

Die letztgenannten Institutionen bieten For-schungseinrichtungen die Möglichkeit, in di-rekter Nähe zu Produzenten der Fisch- und Lebensmittelwirtschaft Forschung und Ent-wicklung zu betreiben. Diese unmittelbare Zusammenarbeit ermöglicht reibungslosen Technologietransfer. Die so entwickelten und zur Marktreife gebrachten Technologien werden helfen, grundlegende Probleme heu-tiger Gesellschaften zu lösen.

Die Möglichkeiten reichen von Tests zur Iden-tifikation von Krebszellen über Mikroverkapse-lungsmethoden für die Kosmetik, Verfahren im Bereich der Lebensmittelsicherheit bis hin zu Ersatzstoffen für Antibiotika. Dieser vernetzte Ansatz im Bereich der „Blauen Biotechnologie“ existiert im gesamten Norden. Dazu gehören die BioRegioN in Niedersachsen, die Bioregion Bremen, das BioConValley in Mecklenburg-Vorpommern und nicht zuletzt das BlueBioNet auf europäischer Ebene. ←

## information04

### Maritime Wirtschaft in Deutschland: Innovationen für die ganze Welt



**SkySails (Hamburg):** Segel sind in der Schifffahrt keine wirklich neue Idee. Diese hier schon: Durch das SkySails-System kann die Kraft des Windes auch für moderne Schiffe genutzt werden. Ein mit Pressluft gefüllter Lenkdrachen wird computergesteuert an die Windverhältnisse angepasst. Durch einen Autopiloten wird die windoptimale Strecke berechnet und gefahren.

Ein- und Ausholen des Lenkdrachens sowie die Steuerung während der Fahrt erfolgen dabei weitgehend automatisiert. Der Treibstoffverbrauch kann so im Jahresdurchschnitt um 10 bis 35 Prozent gesenkt werden. Bei optimalen Windverhältnissen sind sogar Einsparungen von bis zu 50 Prozent möglich. Bei konsequenter Anwendung kann dies ein nennenswerter Beitrag der Seeschifffahrt zum Klimaschutz werden.

**Tsunami-Frühwarnsystem TEWS (Potsdam):** Das deutsch-indonesische Projekt TEWS (Tsunami Early Warning System) unter Federführung des deutschen GeoForschungs-Zentrums GFZ verknüpft den Einsatz von GPS-Bojen, Erdbebenmessstationen und Druckmessgeräten auf dem Meeresboden, um frühzeitig Warnungen an die Bevölkerung ausgeben zu können. Nach der aktuellen Testphase im Indischen Ozean soll das System auch im Atlantik und im Mittelmeer zum Einsatz kommen.



**Ocean Protection System (Hamburg, Öhringen (Baden-Württemberg)):**

Die Verschmutzung der Weltmeere durch das Einleiten von Öl und Brennstoff durch Schiffe, Bohrplattformen und Unglücke bedroht alle Ozeane. Ebenso werden bei der Aufnahme von Ballastwasser in Schiffe auch im Wasserlebende Organismen mit in die Tanks gespült. Als Eindringlinge können diese Organismen das Ökosystem von Meeren und Flüssen empfindlich stören, wenn sie bei Tankentleerung an anderer Stelle in die Natur zurückgelangen. Bekanntes Beispiel hierfür ist die aus China eingeschleppte Wollhandkrabbe, die heimische Arten verdrängt und so auch wirtschaftlichen Schaden anrichtet. Moderne Systeme der MAHLE Industriefiltration GmbH, ex NFV GmbH reinigen verschmutztes Wasser bis auf 0 ppm (parts per million) Restölgehalt. Das so genannte Ocean Protection System kann zudem das Eindringen von Lebewesen in die Ballastwasser-Tanks verhindern. Gute Beispiele für Branchenvernetzung: Die Separations- und Filtrationstechnologien können auch anderswo, vor allem im produzierenden Gewerbe, in Kläranlagen oder in Kraftwerken, eingesetzt werden.

**Brennstoffzelle (Kiel):** Der Wirkungsgrad von Brennstoffzellen liegt mit 65 Prozent weit über den effizientesten Dieselmotoren. Das bedeutet, dass der größte Teil der aufgewandten Energie, die im Wasserstoff steckt, in Strom umgewandelt werden kann; die Verluste, beispielsweise durch Reibung und Wärme, betragen nur 35 Prozent. Da als einziges Abfallprodukt in der Brennstoffzelle reines Wasser anfällt, steht dieser Antrieb für nachhaltige Mobilität. Im U-Boot-Bau ist die Brennstoffzelle bereits serienreif. Die Howaldtswerke Deutsche Werft AG produziert zusammen mit Siemens diese Aggregate seit 2004. Ein Zukunftsmarkt, auch für die Übersee-Schifffahrt, insbesondere in ökologisch sensiblen Regionen.



**MariT – Intelligente Meerestechnik für das 21. Jahrhundert (Bremen):**

MariT21 bündelt nationale Kompetenzen in verschiedenen Teilbereichen der maritimen Technologien. Dadurch wird ein Kompetenznetzwerk der Meerestechnik mit Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten aufgebaut, um den deutschen Anteil am weltweiten Umsatz und den Marktanteil bei der Tiefseeexploration sowie beim Ressourcenabbau und der Rohstoffgewinnung zu erhöhen. Im Vordergrund stehen dabei die Nutzung von Unterwasser-Ressourcen und die Erschließung von Anwendungsfeldern: Gas/Öl; Meeresbergbau; Gashydrate. Die (intelligente) Meerestechnik ist eine integrative Branche, die bei der Fertigung von Hightech-Produkten praktisch alle Querschnittstechnologien unter extrem anspruchsvollen Rahmenbedingungen einsetzt. Bereits verfügbare Technologien, wie zum Beispiel Hochleistungspumpen, Unterwasser-CRAWLER und schwimmende Systeme aus dem Bereich der Unterwasserprozesstechnik werden mit neuen Technologien wie intelligenten Systemen (Robotern) für die Manipulation, Mobilität und intelligente Überwachung vereint.

# 4 Maritime Wirtschaft – Zukunftsfaktor für Nahrung, Energie und Rohstoffe

## Rohstoffe für Deutschland

Die Abhängigkeit der Weltwirtschaft von Rohstoffen ist stärker denn je. Trotz großer Erfolge beim effizienteren Ressourceneinsatz und bei der Erschließung neuer, regenerierbarer Energiequellen stehen bei einer hoch entwickelten Volkswirtschaft wie Deutschland die fossilen Rohstoffe Mineralöl, Erdgas und Kohle unverändert an vorderer Stelle.



Der Standort Deutschland ist deswegen auf deren Förderung und sichere Einfuhr angewiesen. Etwa ein Drittel der deutschen Rohölversorgung und die Hälfte der deutschen Gasversorgung stammen aus der Nordsee.

Die einzige deutsche Rohölplattform „Mittelpate A“ fördert um die 4 Prozent des deutschen Rohölbedarfs pro Jahr. Das gesamte Ölfeld hat mit gut 100 Millionen Tonnen Rohöl einen volkswirtschaftlichen Wert von mehreren Milliarden Euro. Eines der bedeutendsten Erdgasfördergebiete befindet sich ebenfalls in der Nordsee und hat ein Gesamtvolumen von etwa 13,5 Milliarden Kubikmetern.

Der weit überwiegende Teil des deutschen Energiebedarfs (96% des Rohöls und 86% des Erdgases) muss aber importiert werden. Die Einfuhren von Öl und Kohle über die Häfen Wilhelmshaven, Emden, Rostock, Bremen, Nordenham, Hamburg und Brunsbüttel versorgen Deutschland mit Energie.

5) Quellen: Bafa, Eon – Ruhrgas.

Insgesamt werden jährlich etwa 55 Millionen Tonnen Rohöl- und Mineralölprodukte über diese Häfen importiert – das entspricht mehr als der Hälfte des deutschen Inlandsverbrauchs.<sup>5</sup>

Zudem sichern 15 Millionen Tonnen Kohleimporte aktuell ein Viertel des deutschen Kohlebedarfs (siehe Abbildung 11).

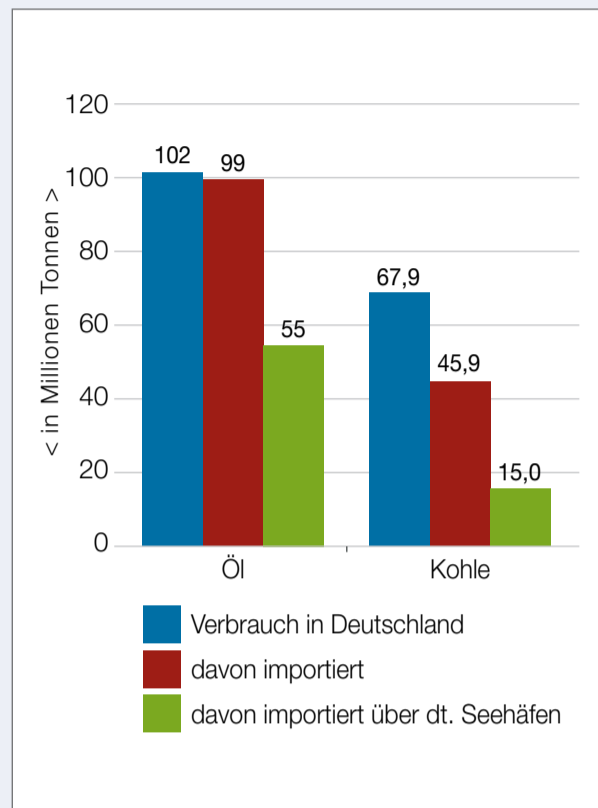


Abb.11 – Abdeckung des deutschen Öl- und Kohleverbrauchs über die deutschen Seehäfen im Jahr 2007 in Millionen Tonnen | Quelle: Flottenkommando, Destatis, Europäische Kommission, ISL, eigene Berechnungen

Die Importabhängigkeit Deutschlands bei Metallen und Mineralien liegt fast bei 100 Prozent – nicht nur, weil die Reserven in Deutschland zur Neige gehen, sondern weil deren Abbau nicht wirtschaftlich zu betreiben ist. Für die (wirtschaftliche) Entwicklung eines Landes sind Rohstoffe wie Eisenerz, Kupfer, Bauxit oder Zink aber unverzichtbar. Stahl ist wegen seines vielfältigen Einsatzes ein zentraler Grundstoff moderner Ökonomien. Das für die Stahlproduktion benötigte Eisenerz muss Deutschland vollständig importieren. Insgesamt waren das im Jahr 2007 etwa 46 Millionen Tonnen, davon mehr als ein Drittel über deutsche Nordseehäfen.

## Offshore-Windenergie

Der Norden hat viel Potenzial, auch beim Wind. Das sogenannte „Windpotenzial“, gemessen an den durchschnittlichen Windgeschwindigkeiten, ist an der Nordsee am größten.

Im Juli 2009 ging in der Nordsee die erste von zwölf Anlagen des Offshore-Windanlagenparks „Alpha Ventus“ ans Netz. Perspektivisch soll der Park auf über 200 Anlagen ausgebaut werden und dann eine Gesamtleistung von 1040 Megawatt produzieren.

Insgesamt gibt es in der deutschen Nordsee derzeit bereits 23 genehmigte Projekte zum Bau von Offshore-Windparks.

In der deutschen Ostsee sind es fünf; weitere Projekte befinden sich in Genehmigungsverfahren. In diesem Jahr beginnt auch die Errichtung des ersten kommerziellen Windparks in der Nordsee. Das Kooperationsprojekt „ForWind“ der Universitäten Hannover und Oldenburg ist an diesem Projekt als Forschungspartner beteiligt. Es bündelt Grundlagenforschung und Ausbildung im Zukunftsmarkt Windenergie.

Ein Einsatz, der sich lohnt – ökonomisch, aber auch ökologisch. Im Jahr 2009 hat die Windenergienutzung in Deutschland bereits etwa 30 Millionen Tonnen Kohlendioxid eingespart.

Bis zum Jahr 2025 soll nach Vorstellung der Bundesregierung der Anteil der Windenergie an der Stromerzeugung, bezogen auf den heutigen Stromverbrauch, auf 25 Prozent steigen (Abbildung 12). Damit sollen bis zum Jahr 2030 rund 25.000 Megawatt Leistung durch Offshore-Windparks erschlossen sein.

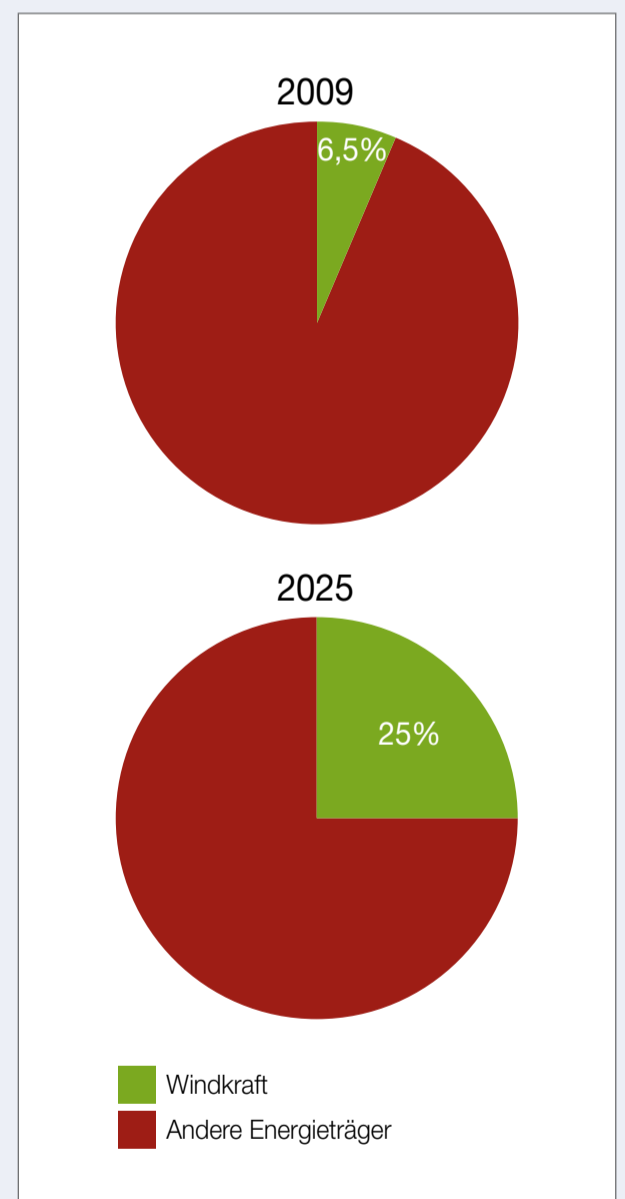


Abb.12 – Anteil der Windkraft am Stromverbrauch in Deutschland 2009 und 2025 | Quelle: Bundesministerium für Umwelt und Reaktorsicherheit, Handelskammer Hamburg

► Damit die Offshore-Windenergie aber ihr volles Zukunftspotenzial realisieren kann, müssen bestimmte Voraussetzungen geschaffen werden: Hierzu zählen unter anderem der bedarfsgerechte Ausbau des Stromnetzes, einfachere Verwaltungswege, stärkere Energieforschung sowie die bessere Koordination norddeutscher Cluster im Bereich der Erneuerbaren Energien. Daneben muss der klimapolitische Instrumentenmix (aus Emissionshandel und Erneuerbaren Energien) optimiert werden. Ebenso können nur marktgerechte Preise für Strom aus Erneuerbaren Energien zu Akzeptanz beim Kunden führen. Die Bundesregierung stellt zurzeit 500 Millionen Euro für die Förderung der neuen Technologien pro Jahr bereit. Zum Vergleich: In den Achtzigerjahren des vorigen Jahrhunderts war diese Summe fast doppelt so groß, obwohl sich die Frage der nachhaltigen Rohstoffversorgung und des Klimaschutzes heute viel deutlicher stellt. Aktuell beschäftigen allein die Hersteller von Windkraftanlagen und deren Zulieferer rund 37.000 Angestellte. In den industriellen Vorleistungen, in Installation und Infrastruktur sowie in Service und Betrieb sind in der gesamten Windbranche rund 90.000 Personen tätig, die ein Drittel des gesamten Weltmarktes von rund 27 Milliarden Euro erwirtschaften.



**Heiko Roß, Geschäftsführer der BARD Holding GmbH, Emden**

„An unseren Fertigungsstandorten in Emden und Cuxhaven finden wir eine nahezu ideale Infrastruktur für unsere Offshore-Aktivitäten. Bei unserer Ansiedlungsent-

scheidung erfahren wir hilfreiche Unterstützung vom Land und den Kommunen. Cuxhaven hat durch die Erweiterung der Offshore-Basis und den Bau eines zusätzlichen Hafenbeckens eine sehr gute Infrastruktur. In den kommenden Monaten werden wir von hier aus die Fundamente für unsere Offshore-Windkraftanlagen verschiffen. Im Emden Hafen verladen wir vom eigenen Kai aus unsere Windturbinen und die Rotoren. Die Offshore-Windkraftbranche ist gerade in schwierigen Zeiten zum Motor der Maritimen Wirtschaft in Norddeutschland geworden. Die Potenziale sind erheblich: Bis zum Jahr 2025 sollen Offshore-Windkraftwerke mit einer Gesamtleistung von mindestens 25.000 Megawatt auf Nord- und Ostsee installiert werden. Die BARD-Gruppe wird mit ihren insgesamt zwölf Projekten in Deutschland und den Niederlanden einen wesentlichen Beitrag dazu leisten.“

Begünstigt durch die natürlichen Standortbedingungen sind die Seehäfen Emden, Bremerhaven, Cuxhaven, Brunsbüttel, Rostock und Sassnitz für die Forschung, den Bau und den Umschlag von Offshore-Windenergieanlagen hervorragend geeignet. Bis heute wurden hier etwa 3.000 Arbeitsplätze geschaffen. In Zukunft sind allein in Bremerhaven 3.200 und in Cuxhaven rund 2.000 neue Arbeitsplätze zu erwarten.

Von dieser Entwicklung profitiert selbstverständlich auch die Werftindustrie durch den Bau neuer Ausrüsterschiffe. Eine Vielzahl von Zulieferbeziehungen besteht zu weiteren Häfen. Deutschland ist damit in einem Wachstumsmarkt stark positioniert. Um die Stärke der deutschen Wirtschaft im Bereich Energietechnologie weiter auszubauen, ist jedoch eine Erhöhung der Fördermittel für die Energieforschung notwendig. ←

### Aquakultur

➡ Fisch ist gesund. Norddeutsche wissen das schon lange. Den Fisch als zeitgemäßes und gesundes Nahrungsmittel entdecken jetzt immer mehr Menschen. Die Verkaufszahlen steigen stetig.

Im Jahr 2008 konsumierte jeder Deutsche durchschnittlich 16,4 Kilogramm (Fanggewicht) Fisch und Meeresfrüchte: Eine Steigerung um 5,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

Diese steigende Nachfrage kann nicht durch die bestehenden Fangmengen abgedeckt werden. Die Fischzucht in Aquakulturen gewinnt wesentlich an Bedeutung (Abbildung 13).

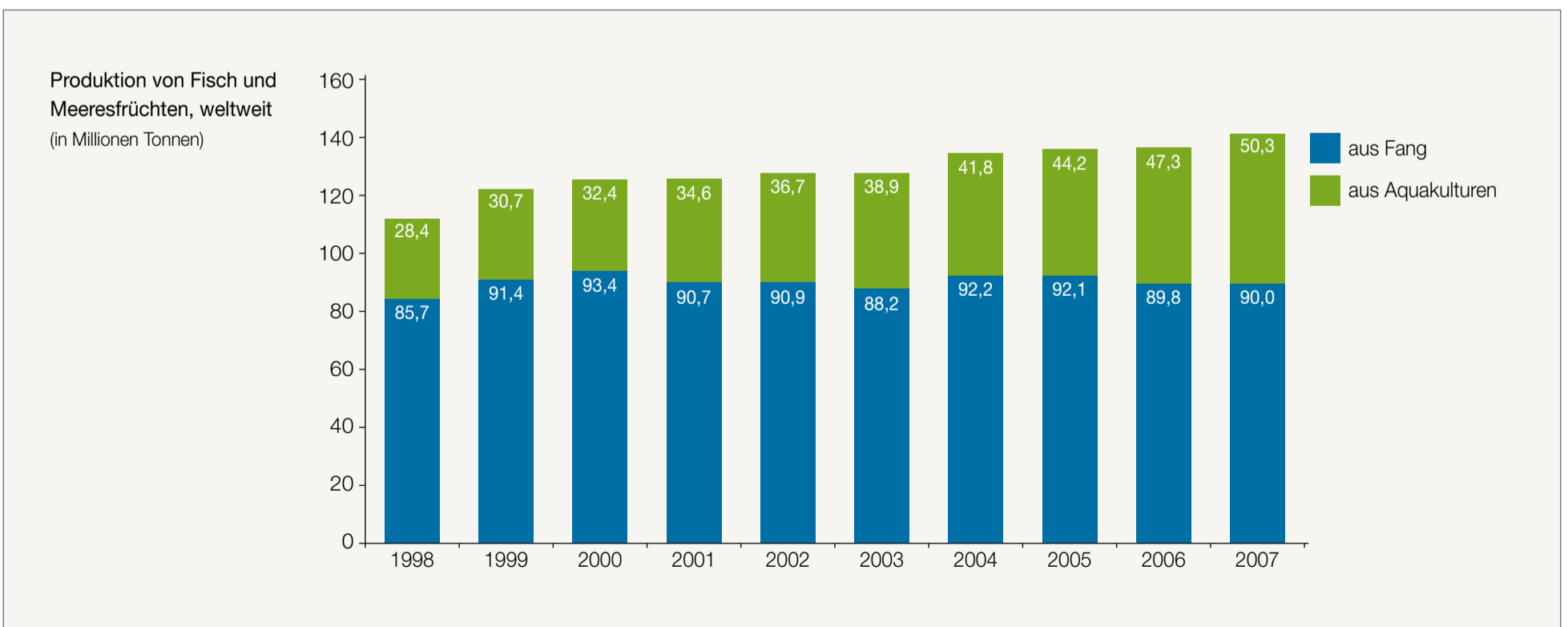


Abb.13 – Wachsende Bedeutung der Aquakultur | Quelle: FAO, Jahrbuch

Fischzuchtanlagen sind in den letzten Jahren mit durchschnittlichen Wachstumsraten von 6,5 Prozent und einem Gesamtumsatz von knapp 60 Milliarden Euro (2007) der dynamischste Sektor der Nahrungsmittelindustrie. Der Großteil des Fischertrags aus Aquakulturen wird derzeit in Asien und dort insbesondere in China produziert.



Aber auch die Menge der Fischereierzeugnisse aus europäischen Aquakulturen steigt ständig an. Die Produzenten verzichten hier – entgegen vieler Vorbehalte – weitgehend auf den Einsatz von Chemikalien und Medikamenten. Aquakultur zählt deswegen im Hinblick auf das steigende Gesundheitsbewusstsein der Verbraucher zu den erfolgversprechenden Produktionstechnologien. Das Innovationspotenzial der Branche ist ebenfalls hoch: Sie verbindet unter anderem Fischerei, Elektronik und Maschinenbau. Die Forschungsergebnisse der „Blauen Biotechnologie“ helfen ebenfalls, die Effizienz zu erhöhen. ←

## information05

### SUGAR – Brennendes Eis aus dem Meer

Erdgas aus submarinen Gasvorkommen gewinnen und gleichzeitig Kohlendioxid sicher einlagern – diese Möglichkeit erkunden seit zwei Jahren 30 Partner aus Wissenschaft und Wirtschaft unter Leitung des Kieler Instituts für Meereswissenschaften (IFM-GEOMAR).

Im Rahmen des vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie geförderten Verbundprojekts SUGAR (Submarine Gashydrat-Ressourcen) arbeitet das Team an der Möglichkeit, das beispielsweise in Kohlekraftwerken angefallene Kohlendioxid in Methanhydratlagerstätten unter dem Meeresgrund zu pumpen. Dort verdrängt es das Methan und bildet eine neue Hydratstruktur, die bei niedriger Temperatur und hohem Druck sehr stabil ist. Das klimaschädliche Kohlendioxid wird auf diese Weise sicher entsorgt. Das Methan wird durch eine weitere Bohrung an die Oberfläche gepumpt und dient der Energieerzeugung.



Methanhydrat ist eine Art brennendes Eis, es entsteht (ähnlich wie Kohle oder Erdgas) aus absterbenden Organismen. Unter besonderer Kälte und hohem Druck friert das hochenergetische und leichtentzündliche Methan ins Eis ein. Die Grundlagenforschung von SUGAR hat gezeigt, dass Methanhydrate bei einer zukünftigen globalen Erwärmung des Meeresbodens schmelzen und so gewaltige Mengen an Treibhausgas freisetzen können. Da die Methanhydrate im Rahmen des SUGAR-Projektes beim Abbau durch CO<sub>2</sub>-Hydrate ersetzt werden, bewirkt dies eine Stabilisierung der Sedimente. Denn CO<sub>2</sub> ist in dieser Form thermisch stabiler als Methan und wird bei einer zukünftigen Erwärmung des Meeresbodens – im Gegensatz zu den Methanhydraten – nicht zersetzt. Es wird zwar noch mindestens zehn Jahre dauern, bis die damit verbundenen technischen Probleme gelöst sein werden. Wenn man damit jedoch gleich mehrere globale Probleme lösen kann, ist es die Anstrengungen wert.

*Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie*

## statement



**Horst Huthsfeldt, Geschäftsführer der Kutterfisch-Zentrale GmbH, Cuxhaven**

„Cuxhaven ist zusammen mit Bremerhaven der größte Fischverarbeitungsplatz in Europa. Dabei hat dieser Sektor eine hohe volkswirtschaftliche Bedeutung,

verschafft er doch über 4.000 Menschen einen sicheren und interessanten Arbeitsplatz. Fischverarbeitung bedeutet aber auch, Verantwortung für den Lebensraum Meer mit seiner Fauna und Flora zu übernehmen und nicht mehr von der Ressource Fisch heraus zu holen, als dort nachwachsen kann.

Die Kutterfisch-Zentrale hat sich daher durch den Marine Stewardship Council (MSC) zertifiziert und bekennt sich somit zur nachhaltigen Bewirtschaftung der Fischbestände und gegen die sogenannte Discard Praxis, also die Vernichtung wertvoller Nahrungsfische, die als Beifang ins Netz gehen.

Der Hafen Cuxhaven bietet uns darüber hinaus im Zusammenhang mit der Einrichtung als deutscher Offshore Basishafen eine weitere wirtschaftliche Entwicklungschance: Im Bereich der Windparks, insbesondere in

der Nordsee, wird es möglich sein, Fische, Muscheln oder Algen zu züchten und damit neue Märkte zu erschließen. Wir haben uns deswegen zusammen mit der BARD Holding Emden, der EWE AG Oldenburg, der Frosta AG Bremerhaven und dem Institut IMARE an dem Projekt „Marine Aquakultur und Offshore Windparks (Kurztitel: Open Ocean Multi-Use)“ aktiv beteiligt.

Auch für solch ein Projekt bieten die Häfen Cuxhaven und Bremerhaven optimale Voraussetzungen.“

## 5 Maritime Wirtschaft – Wachstumsmotor

Die Maritime Wirtschaft ist ein Zukunftssektor für ganz Deutschland.

Ihr Aufschwung wird zwar infolge der aktuellen Konjunkturkrise abgebremst. Ab 2011 ist jedoch mit einer Fortsetzung des Wachstumskurses zu rechnen. Die Maritime Wirtschaft hat daher das Potenzial, in eine ähnliche Rolle für die deutsche Volkswirtschaft hineinzuwachsen, wie sie der Maschinenbau oder die Automobilbranche schon heute ausfüllen.

Aufgrund der besonderen bundesweiten Verflechtung der Maritimen Wirtschaft und seiner Bedeutung für Deutschland sind Wirtschaft, Politik und Verwaltung gefordert, die Rahmenbedingungen für die Branche zu verbessern. Der Aufbau eines bundesweiten Clusters „Maritime Technologien“ wäre ein wichtiger Schritt, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen zu steigern. Neben einer fachlichen Unterstützung durch den Maritimen Koordinator der Bundesregierung ist ein eindeutiges politisches Bekenntnis zur Maritimen Wirtschaft erforderlich.



Die Arbeitsgemeinschaft Norddeutscher Industrie- und Handelskammern (IHK Nord e.V.) bietet Unternehmen, Politik und Verwaltung ihre volle Unterstützung an, um die Potenziale der Maritimen Wirtschaft zu realisieren.

Um die Branche zukunftsfähig und bundesweit stark für den Aufschwung zu machen, setzen wir uns für die folgenden Grundsätze ein:

✘ Deutschland sollte eine Vorreiterrolle im Eintreten für offene Märkte und gegen protek-

### statement



**Rainer Brüderle,  
Bundesminister für Wirtschaft  
und Technologie, Berlin**

„Die Maritime Wirtschaft in Deutschland hat eine lange Tradition.

Zu ihr zählen so wichtige Sektoren wie der Schiffbau, die Zulieferindustrie, die Schifffahrt, die Häfen, die Meerestechnik und die Binnenschifffahrt. Für die international stark verflochtene deutsche Wirtschaft hat diese Branche eine große strategische Bedeutung. Nach einer lang anhaltenden Boomphase spürt die Maritime Wirtschaft deutlich die Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise.

Trotz Auftrags- und Umsatzeinbrüchen befindet sie sich aber nicht in einer strukturellen Krise. Sie ist und bleibt beweglich, flexibel und zukunftsorientiert aufgestellt. Rund 400.000 Arbeitskräfte sind in Deutschland in der Maritimen Wirtschaft tätig. Viele von diesen Arbeitskräften sind bei Zulieferern und Dienstleistern beschäftigt. Diese sind nicht nur in den Küstenregionen beheimatet, sondern auch und gerade im Süden Deutschlands. Unternehmen aus den küstenfernen deutschen Ländern, insbesondere aus Bayern und Baden-Württemberg, erzielen die Hälfte des Umsatzes der deutschen Schiffsbau- und Offshore-Zuliefererindustrie.

Die Maritime Wirtschaft ist eine moderne, vielfach auf Hochtechnologieprodukte spezialisierte Industrie. Sie gilt als Innovationstreiber für viele andere Bereiche der deutschen Wirtschaft. Als wichtige Zukunftsbranche verfügt sie über ein hohes Potenzial für Wachstum und Beschäftigung und ist von zunehmender Bedeutung für den gesamten Standort Deutschland.

Die Bundesregierung wird aus diesem Grund auch weiterhin die Forschung, Entwicklung und Innovation in den maritimen Technologien fördern.“

tionistische Tendenzen einnehmen; die laufende WTO-Verhandlungsrunde (Doha-Runde) sollte mit allen Mitteln zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht werden.

✘ Politische Alleingänge auf deutscher oder europäischer Ebene bei Vorgaben zum maritimen Klimaschutz sind zu vermeiden. Die Maritime Wirtschaft und insbesondere der Seeverkehr stehen dafür zu sehr im internationalen Wettbewerb.

✘ Die Förderung maritimer und meeres technischer Technologien muss weiter intensiviert werden, um die Innovationskraft des Sektors und seine Laborfunktion für viele Branchen noch zu steigern.

✘ Mittel aus maritimen Forschungs- und Innovationsförderprogrammen sollten auch in der Aus- und Weiterbildung maritimer Berufe verwendet werden können, um dem quantitativen und qualitativen Fachkräftemangel in der Branche zu begegnen.

✘ Die mit Offshore-Windparks verbundenen Hoffnungen auf nachhaltige Energieversorgung erfordern einen adäquaten Netzanschluss; die hierfür anfallenden Kosten müssen im Sinne

der Wettbewerbsgleichheit bundesweit umgelegt werden.

✘ Notwendig ist ein nationaler Investitionsschwerpunkt „Deutsche Seehäfen und ihre Hinterlandanbindungen“. Nur so können deutsche Unternehmen weiterhin schnell und kostengünstig mit den Weltmärkten verbunden werden. Dafür ist der anforderungsgerechte Ausbau der seewärtigen Zufahrten deutscher Seehäfen eine Grundlage.

✘ Zur optimalen Nutzung der vorhandenen Infrastruktur müssen alle Beteiligten der Transportkette – Hafenwirtschaft, öffentliche Verwaltung, Spediteure und verladende Wirtschaft – eine Abfertigung sieben Tage die Woche und jeweils 24 Stunden am Tag anstreben („Port 24/7“).

✘ Die Finanzierung von Infrastrukturprojekten von nationaler Dimension, wie z.B. die Vorhaben des „Nationalen Hafenkonzpts“ der Bundesregierung, das auch in seinen weiteren Bereichen umgesetzt werden sollte, müssen Vorrang haben.

# Die nationale Bedeutung

# der Maritimen Wirtschaft ←

## statement



**Michael Nuber, Geschäftsführender Gesellschafter der Spedition Nuber GmbH, Augsburg**

„Ohne leistungsfähigen Anschluss an den Welthandel würde unser Wohlstand von einem Tag auf den anderen zusammenbrechen.“

Dies gilt für den privaten Konsum gleichermaßen wie für die gewerbliche Wirtschaft.

Dabei ist bekanntermaßen das schwächste Glied der Kette so zu dimensionieren,

dass ein zuverlässiger Warenaustausch auch in Wachstumsphasen gewährleistet bleibt.

Der Anbindung an die Seehäfen kommt daher eine zentrale Rolle zu, denn der Löwenanteil der Gütermengen kann nur über den Seeweg wirtschaftlich und umweltschonend abgewickelt werden.

Der Wirtschaftsraum Augsburg als produktionsintensive Region mit vielen produzierenden Unternehmen ist dementsprechend im hohen Maß von einer leistungsfähigen Seehafenanbindung abhängig, um nicht nur seine wirtschaftliche Prosperität zu erhalten, sondern als attraktiver Standort weitere Unternehmen zur Ansiedelung und so zur Schaffung von Arbeitsplätzen zu animieren.

Ein wichtiger Schritt hierzu ist der Neubau des Umschlagterminals für den kombinierten Verkehr im Güterverkehrszentrum, zu dem sich drei private Augsburger Logistikunternehmen mit der DUSS zusammengefunden haben.“

## statement



**Alfred Kolb, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und Logistik der IHK Schwaben, Augsburg**

„Die Maritime Wirtschaft ist ohne Zweifel ein zentraler Baustein im wirtschaftlichen Gefüge der Bundesrepublik.“

Neben der starken Konzentration wirtschaftlicher Kapazitäten in küstennahen Bereichen spielen heute auch die intensiven Verflechtungsmuster mit den Hinterlandbereichen eine zentrale Rolle, auch für die Standortqualität an den heimischen Standorten.

Die Bedeutung dieser Verflechtungen ist nicht zuletzt mit der Intensivierung internationaler Austauschbeziehungen im Rahmen der Globalisierung in den letzten Jahren stark gewachsen.

Vor diesem Hintergrund sollten gemeinsame Bemühungen um eine Optimierung der damit einhergehenden verkehrlichen Erfordernisse oberste Priorität genießen.

Gerade die starke Konzentration unternehmerischer Aktivitäten im Bereich der Logistik an der Schnittstelle zwischen Baden-Württemberg und Bayern braucht diese Arbeitsteiligkeit mit dem Komplex der Maritimen Wirtschaft, nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund der nach wie vor bestehenden Restriktionen bei der Erschließung maritimer Standorte im Mittelmeerraum.“



# Die nationale Bedeutung der Maritimen Wirtschaft ←

## ▶ **IHK Nord e.V.**

Arbeitsgemeinschaft Norddeutscher  
Industrie- und Handelskammern

Adolphsplatz 1  
20457 Hamburg  
Telefon: 040 - 361 38-385  
www.ihk-nord.de

Bearbeitung:  
Dr. Malte Heyne

Tel: 040 - 361 38-549  
Fax: 040 - 361 38-325  
E-Mail: malte.heyne@hk24.de

Karten, Grafiken und Gestaltung:  
herr-boettger.com · medien gestalten, Bremen

## **BILDNACHWEIS**

### **Portraits:**

Geliefert vom IHK Nord e.V. in Absprache mit Eigentümern

### **Bildagenturbilder:**

fotolia.de

Seite 6 „Off-Shore“ und „Männer im Hafen“

Seite 7 „Kreuzfahrtschiff“

Seite 12 „Strand“ und „Unterwasser“

Seite 15 „Fisch“ und „Rohrleitung“

Seite 16 „Windrad“

Seite 18 „Kompass“

### **Titelbild:**

Deutsche Bahn AG

### **Weitere:**

Seite 5 „Schiffschraube“ Mecklenburger Metallguss GmbH

Seite 8 „Columbo Express“ Hapag Lloyd AG

Seite 10 „Autoumschlag“ Michael Zapf

Seite 12 „Sky Sails“ SkySails GmbH & Co. KG

Seite 13 „Kohleumschlag“ Seaports of Niedersachsen

Seite 14 „Umschlag Windräder“ Seaports of Niedersachsen



## Arbeitsgemeinschaft Norddeutscher Industrie- und Handelskammern



### Mitgliedskammern der IHK Nord

#### Handelskammer Bremen

Am Markt 13  
28195 Bremen  
Tel.: 0421-36 37-0  
Fax: 0421-36 37-226  
[www.handelskammer-bremen.ihk24.de](http://www.handelskammer-bremen.ihk24.de)

#### IHK Bremerhaven

Friedrich-Ebert-Straße 6  
27570 Bremerhaven  
Tel.: 0471-92 46 0-0  
Fax: 0471-92 46 0-90  
[www.bremerhaven.ihk.de](http://www.bremerhaven.ihk.de)

#### IHK Flensburg

Heinrichstraße 28-34  
24937 Flensburg  
Tel.: 0461-80 6-0  
Fax: 0461-80 6-171  
[www.ihk-schleswig-holstein.de](http://www.ihk-schleswig-holstein.de)

#### Handelskammer Hamburg

Adolphsplatz 1  
20457 Hamburg  
Tel.: 040-36 13 8-0  
Fax: 040-36 13 8-401  
[www.hk24.de](http://www.hk24.de)

#### IHK zu Kiel

Bergstraße 2  
24103 Kiel  
Tel.: 0431-51 94-0  
Fax: 0431-51 94-234  
[www.ihk-schleswig-holstein.de](http://www.ihk-schleswig-holstein.de)

#### IHK zu Lübeck

Fackenburger Allee 2  
23554 Lübeck  
Tel.: 0451-60 06-0  
Fax: 0451-60 06-999  
[www.ihk-schleswig-holstein.de](http://www.ihk-schleswig-holstein.de)

#### IHK Lüneburg-Wolfsburg

Am Sande 1  
21335 Lüneburg  
Tel.: 04131-74 2-0  
Fax: 04131-74 2-180  
[www.ihk24-lueneburg.de](http://www.ihk24-lueneburg.de)

#### IHK zu Neubrandenburg

Katharinenstraße 48  
17033 Neubrandenburg  
Tel.: 0395-55 97-0  
Fax: 0395-55 97-510  
[www.neubrandenburg.ihk.de](http://www.neubrandenburg.ihk.de)

#### Oldenburgische IHK

Moslestraße 6  
26122 Oldenburg  
Tel.: 0441-22 20-0  
Fax: 0441-22 20-111  
[www.ihk-oldenburg.de](http://www.ihk-oldenburg.de)

#### IHK für Ostfriesland und Papenburg

Ringstraße 4  
26721 Emden  
Tel.: 04921-89 01-0  
Fax: 04921-89 01-66  
[www.ihk-emden.de](http://www.ihk-emden.de)

#### IHK zu Rostock

Ernst-Barlach-Str. 1-3  
18055 Rostock  
Tel.: 0381-33 8-0  
Fax: 0381-33 8-617  
[www.rostock.ihk24.de](http://www.rostock.ihk24.de)

#### IHK zu Schwerin

Ludwig-Bölkow-Haus  
Graf-Schack-Allee 12  
19053 Schwerin  
Tel.: 0385-51 03-0  
Fax: 0385-51 03-136  
[www.ihkzuschwerin.de](http://www.ihkzuschwerin.de)

#### IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum

Am Schäferstieg 2  
21680 Stade  
Tel.: 04141-52 4-0  
Fax: 04141-52 4-111  
[www.stade.ihk24.de](http://www.stade.ihk24.de)

#### IHK Nord e.V.

Arbeitsgemeinschaft Norddeutscher  
Industrie- und Handelskammern

Adolphsplatz 1  
20457 Hamburg  
Telefon: 040 - 361 38-385  
[www.ihk-nord.de](http://www.ihk-nord.de)