

Workshop 4 – Offshore-Windenergie und Maritime Wirtschaft („Voraussetzungen verbessern“)

Seit April 2013 hat die Maritime Wirtschaft in enger Zusammenarbeit mit der Offshore-Windenergie, Politik, Behörden und dem Sozialpartner intensiv an der Umsetzung der Handlungsempfehlungen der 8. NMK gearbeitet, um die wirtschaftlichen und technischen Herausforderungen der Offshore-Windenergienutzung zu meistern. Gemeinsames Ziel aller Beteiligten war, einen maritimen Beitrag zur Energiewende zu leisten und zugleich einen möglichst großen Anteil der Wertschöpfung, Ausbildung und Beschäftigung am Standort Deutschland zu sichern.

Der Ausbau der Offshore-Windenergie und die Realisierung der Wertschöpfungspotenziale für die deutsche Maritime Wirtschaft bleiben allerdings bisher hinter den (optimistischen) Erwartungen zurück. Die Gründe hierfür sind multikausal. Die zentralen Herausforderungen, die in das Themenspektrum des Workshops 4 fallen, umfassen:

- I. Dauerhafte Sicherung der Wertschöpfung für die deutsche maritime Wirtschaft durch geeignete und verlässliche Rahmenbedingungen sowie den Einsatz von praxisgerechten, wettbewerbsfähigen Finanzierungsinstrumenten (für leistungsfähige und bedarfsgerechte Kapazitäten in Häfen, bei Reedereien und Schiffbauunternehmen);
- II. Schaffung von innovationsfreundlichen, internationalen Vorschriften und Normen für den Bau und Betrieb von Spezialschiffen und Offshore-Strukturen;
- III. Gestaltung der maritimen Sicherheitspartnerschaft zur ganzheitlichen akut- und notfallmedizinischen Versorgung der Beschäftigten in Offshore-Windparks in der deutschen AWZ;
- IV. Aus- und Weiterbildung zur Deckung des in der Offshore-Windindustrie bestehenden Fachkräftebedarfs.

Darstellung und Bewertung des Sachstandes

I. Dauerhafte Sicherung der Wertschöpfung

Bei der Energiewende handelt es sich um eine gesellschaftliche nationale Aufgabe. Das novellierte EEG 2014 ist eine gute, wenn auch nicht ausreichende Grundlage für die Zukunft der Offshore-Windenergie. Die Rahmenbedingungen für die Entwicklung von Offshore-Windkraft haben sich nur kurzfristig stabilisiert, die Ausbauziele für 2030 sind mit 15 GW zu defensiv.

Für Produktion und Umschlag von Offshore-Windkraftanlagen werden in den Seehäfen Investitionen in erheblichem Maße erforderlich, die die finanziellen Möglichkeiten der öffentlichen Länderhaushalte unter Umständen übersteigen. Langfristig gesicherte Rahmenbedingungen entscheiden über den Bedarf für Hafenflächen und Schiffe, sie sind Voraussetzung für die Schaffung von nachhaltigen Arbeits- und Ausbildungsplätzen. Das von der Bundesregierung festgelegte Tempo der Energiewende bestimmt den Finanzierungsbedarf.

Bis 2013 hatte sich der Neu- und Umbau von Spezialschiffen und Offshore-Plattformen für die Windenergiebranche zunächst zu einem wichtigen Standbein für die deutsche Schiffbauindustrie entwickelt und erreichte maximal knapp 10% des Auftragsbestandes der Werften. Leider ist dieser Wert 2014 wieder rückläufig (aktuell 0,78 Mrd. € = gut 6%). Um diese Diversifizierungserfolge wieder ausbauen zu können, besteht deutlicher Finanzierungsbedarf hinsichtlich des Fremdkapitals für die Bauzeit- und Endfinanzierung und bei der Bereitstellung von Bauzeitfinanzierungen und Gewährleistungs- und Erfüllungsgarantien. Inlandsaufträge entlang nationaler Wertschöpfungsketten sind derzeit kaum finanzierbar.

Rund 20 deutsche Reedereien betätigen sich national und international als Dienstleister der Offshore-Windenergiebranche und damit aktiv an der Energiewende. Sie bereedern Fahrzeuge für die Errichtung von Offshore Windparks, stellen Schiffe für Wartungsarbeiten, Absicherung und die Beförderung von Arbeitskräften in den Windparks zur Verfügung und sind in der Koordination von Abläufen und im gesamten maritimen Spektrum beratend tätig. Derzeit haben sie dadurch auf rund 50 Schiffen etwa 1.500 hochwertige Arbeitsplät-

ze während der gesamten Betriebsdauer der Windparks geschaffen. Kommt der Ausbau der Offshore-Windbranche ins Stocken, geraten auch diese Arbeitsplätze in dieser Zukunftsbranche in Gefahr.

Der Koalitionsvertrag der Regierungsparteien enthält ausdrücklich Aufgaben zur Verbesserung der **Finanzierungsbedingungen** für die im Bereich der Offshore-Windenergie tätige Maritime Wirtschaft: „*Öffnung des KfW-Sonderprogramms „Offshore-Windenergie“ für den Bereich Hafen- und Schiffskapazitäten*“ und „*Prüfung eines gesonderten KfW-Kreditprogramms zur Finanzierung von Offshore-Wind-Spezialschiffen und -Strukturen*“.

II. Schaffung von innovationsfreundlichen, internationalen Vorschriften und Normen

Um den sicheren und kosteneffizienten Bau und Betrieb von Offshore-Spezialschiffen und –Plattformen zu gewährleisten, bedarf es verbindlicher, internationaler und offshore-spezifischer **Vorschriften und Normen**. Werften, Schiffbauzulieferer und Reedereien sind Unternehmen, die global im harten Wettbewerb stehen. Nur durch verlässliche regulatorische Rahmenbedingungen können **technische Wettbewerbsverzerrungen** vermieden und Innovationen für Schiffsicherheit und Meeresumweltschutz in der Branche implementiert und Kostensenkungspotenziale realisiert werden.

Hierzu wurden seit der 8. NMK im Rahmen der verbändeübergreifenden **Fachgruppe (FG) „Internationale Vorschriftenentwicklung und Normung“** folgende Projekte verfolgt:

- Entwicklung von Guidelines für den Bau und Betrieb von Errichterschiffen und Servicefahrzeugen bei der International Maritime Organization (IMO) sowie Anstoßen der Einführung der neuen Kategorie „Industrial Personnel“, dieser Prozess dauert jedoch noch an;
- Fertigstellung des „Deutschen Code für Offshore-Servicefahrzeuge“ zur Schaffung einer Grundlage für die sichere und wettbewerbsfähige Beförderung von „Industrial Personnel“ in der deutschen AWZ, die im Einklang mit europäischen Schiffsicherheitsvorschriften steht und wettbewerbsfähige Perspektiven für nationale Werften und Reedereien bietet;
- Erarbeitung von maritimen Beiträgen zur Revision des BSH-Standards „Konstruktion“, insbesondere zu Bemessungsstandards (ISO – EC), Einsatz von Schiffbaumaterialien und Standards sowie Verfahren für wiederkehrende Prüfungen in der Betriebsphase.

III. Gestaltung der maritimen Sicherheitspartnerschaft

Als Dienstleister der OWP-Betreiber halten Reedereien bereits seit Jahren für die Umsetzung der vom OWP-Betreiber vorgesehenen Schutzmaßnahmen geeignete Wasser- und Luftfahrzeuge einschließlich der erforderlichen Einsatzkräfte für die **ganzheitliche akut- und notfallmedizinische Versorgung** nach dem aktuellen Stand der Technik bereit. Sie umfasst alle erforderlichen Maßnahmen einschließlich der Bereitstellung zentraler "Notfall-Leitstellen Offshore" sowie Telemedizin und hat sich in ersten Einsätzen bewährt.

Der **Runde Tisch „Maritime Sicherheitspartnerschaft“** befasst sich seit Anfang 2013 intensiv mit der Abgrenzung zwischen staatlicher und unternehmerischer Verantwortung, Rettungskonzepten, Luftrettung, Offshore-Einsatzkoordination, Prozessverzahnung und Kostenmanagement, der Richtlinie „Offshoretanken in Deutschland“ und anderen HSE-Schwerpunktthemen. Es ist gelungen, die Definition von Mindestanforderungen in der medizinischen Versorgung anzustoßen und rechtliche Orientierungspunkte zu setzen.

IV. Aus- und Weiterbildung

Im Gegensatz zur maritimen Wirtschaft, in der sich der Fach- und Führungskräftemangel aufgrund der gemeinsamen Anstrengungen aller Beteiligten etwas entspannt hat, drohen in der Offshore-Windindustrie mindestens mittelfristig **Personalengpässe**.

Ein Mangel an qualifizierten Fachkräften wird insbesondere im gewerblich-technischen Bereich für die Montage- und Wartung während der Errichtung und im Betrieb („**Industrial Personnel**“) erwartet. Das kann zu Verzögerungen im Projektablauf führen. Weiterhin droht die Gefahr, dass Fachkräftebedarf über ausländisches Personal gedeckt wird – somit geht ein Großteil der Wertschöpfung an Deutschland vorbei und Deutschland verliert im internationalen Knowhow-Wettbewerb.

Probleme und Herausforderungen

Folgende noch ungelöste Probleme und offenen Fragestellungen haben dazu beigetragen, dass die Ausbau- und Kostensenkungserfolge der Offshore-Windenergie sowie die damit verbundene maritime Wertschöpfung hinter den Erwartungen zurückgeblieben sind:

I. Die Programmkonditionen der derzeit verfügbaren **Finanzierungsinstrumente** adressieren nicht die Marktgegebenheiten im Finanzierungsbereich bei Reedereien, Häfen, Werften und anderen maritimen Großanlagenbauern:

- Großstrukturen der Netzanbindung können nicht finanziert werden, da diese nicht von Windparkbetreibern (Projektgesellschaften), sondern von Netzbetreibern beschafft werden;
- Projektgesellschaften beschaffen im Regelfall keine Einzelkomponenten, sondern erwerben Offshore-Windparks, Umspannstationen oder Wohnplattformen „schlüsselfertig“;
- Spezialisierte deutsche Reeder fokussieren sich auch auf Offshore-Wind-Dienstleistungen; Finanzierungsbedarf ist vorhanden, aber kaum zu decken;
- Deutsche Werften haben sich auf Bau von Spezialschiffen und Großstrukturen spezialisiert; Bauzeitfinanzierung und produktspezifische Garantien sind jedoch zu wettbewerbsfähigen Bedingungen nicht erhältlich;
- Landesbürgschaftsprogramme sind bisher nicht auf die Finanzierung von Großstrukturen anwendbar: die Volumina sind für die Bauzeit zu gering, die Endfinanzierung ist teilweise ausdrücklich ausgeschlossen; staatliche Exportkreditversicherungen („Hermesdeckungen“) sichern nur Exporte, jedoch keine Inlandsaufträge.

Die deutschen Häfen erwarten, dass sich der Bund an der Finanzierung der bedarfsgerechten Ertüchtigung, Ergänzung und Erweiterung von Hafeninfrastruktur zum Ausbau der Offshore-Windenergie beteiligt, soweit es sich um offshore-spezifische Mehrkosten der Hafeninfrastruktur handelt. In diesem Zusammenhang ist zu gewährleisten, dass es zu keinen wettbewerbsrechtlichen Einwänden kommt.

II. Die auf nationaler Ebene bei den Servicefahrzeugen erzielten **regulatorischen Fortschritte** gilt es nun erfolgreich zu **internationalisieren**, indem:

- die Bundesregierung darauf hinwirkt, dass weitere EU-Mitglieder diesen Standard übernehmen;
- der Marktzugang für Sub-Standardschiffe in der deutschen AWZ durch geeignete Kontrollen verhindert wird;
- die IMO-Vorschriftenentwicklung mit Unterstützung der Bundesregierung und der Europäischen Kommission fortgesetzt wird.

Bei der Revision des BSH-Standards „Konstruktion“ ist darauf hinzuwirken, dass alternativ zum landseitigen deutschen Baurecht auch erprobte, bewährte Offshore-Standards und werftübliche Baustoffe ohne weitere kostenintensive Einzelfallprüfungen eingesetzt werden können.

III. Nach dem Arbeitsschutzgesetz liegt die Verantwortung für **Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten** in der deutschen AWZ beim Arbeitgeber. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie schreibt außerdem jedem OWP-Betreiber / Errichter die Erstellung eines Schutz- und Sicherheitskonzepts (SchuSiKo) vor, das inhaltlich geprüft wird, vom Betreiber umzusetzen und fortzuschreiben ist und auch Maßnahmen bei Arbeitsunfällen enthält.

Die andauernden Diskussionen zwischen Bund und Ländern über **Zuständigkeiten bei der ganzheitlichen akut- und notfallmedizinischen Versorgung** müssen beendet werden. Die langfristige Sicherstellung und der weitere Ausbau der Sicherheitsdienstleistungen deutscher Reedereien in der deutschen AWZ erfordern verlässliche nationale gesetzliche Rahmenbedingungen.

IV. Es besteht mittelfristig ein zu geringes **Arbeitskräftepotential**. Neben der generellen Schwierigkeit, junge Menschen für technische Ausbildungsberufe zu gewinnen, bestehen im Nachwuchs- und Ausbildungsbereich Offshore folgende Defizite:

- Offshore-Windpark-Betreiber planen aufgrund unklarer Rahmenbedingungen ihren Fachkräftebedarf projektbezogen und eher kurzfristig, was zu geringen Aus- und Fortbildungsquoten führt;

- Arbeitnehmer lassen sich nicht Offshore-Windenergie spezifisch aus- bzw. fortbilden, da langfristige Perspektiven fehlen und die Arbeitsbedingungen schwierig erscheinen;
- Es bestehen Informationslücken, so dass die Vielzahl an Aus- und Weiterbildungsangeboten von Arbeitgebern und Arbeitnehmern nicht wahrgenommen wird; gerade Jugendlichen sind die Berufs- und Karrierechancen offshore (noch) nicht bekannt.

Thesen für Lösungsoptionen

Für die Diskussion in Workshop 4 haben die beteiligten Verbände die folgenden Lösungsoptionen identifiziert, um sie im Branchenforum intensiv zu diskutieren und für das Arbeitsprogramm der Koordinierung Maritime Wirtschaft zu konkretisieren und aufzubereiten.

A. Langfristig verlässliche Rahmenbedingungen schaffen

Eine gesicherte und ambitionierte Projektpipeline ist Grundlage für Investitionsentscheidungen in geeignete Hafenflächen, in den Bau und Betrieb von Spezialschiffen und in die Qualifizierung von Personal.

B. Branchengerechte Finanzierungsinstrumente für die Maritime Wirtschaft schaffen

Die im Koalitionsvertrag verankerte Öffnung des KfW-Sonderprogramms oder die Nutzung alternativer geeigneter Finanzierungsinstrumente ist umgehend umzusetzen. Zur Sicherstellung bedarfsgerechter Flächen- und Schiffskapazitäten sind folgende Anpassungen nötig:

- Zweckgebundene Einbeziehung des Hafenlastenausgleichs;
- Ausweitung der Antragsberechtigung auf weitere Marktteilnehmer entlang der Wertschöpfungskette;
- Ausweitung des Förderfokus auf bedarfsgerechte Einzelprojektfinanzierungen für Errichtung, Wartung, Betrieb und Netzanbindung von Offshore-Windparks sowie auf Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien.

C. Einheitliche technische Wettbewerbsbedingungen erreichen

Schaffung von verbindlichen, völkerrechtlichen Vereinbarungen und deren intensive Kontrolle zur Erreichung eines einheitlich hohen Sicherheitsniveaus und guter Wettbewerbsperspektiven für deutsche Hightech-Schiffbauer und Qualitätsreedereien:

- Kontinuierliche Beteiligung Deutschlands an der IMO-Debatte, um die neue Personenkategorie „Industrial Personnel“ in der SOLAS-Konvention zu verankern und mit praxisgerechten Bau- und Ausrüstungsstandards für Servicefahrzeuge und Errichterschiffe zu verknüpfen;
- Implementierung internationaler, offshore-spezifischer und industriegerechter Vorschriften für Offshore-Strukturen in der deutschen AWZ, um sicherzustellen, dass die nationale Maritime Wirtschaft exportieren kann. Die Revision des BSH-Standards „Konstruktion“ muss sich daher am Stand der Technik in der internationalen Offshore-Industrie orientieren.

D. Gesetzliche Grundlagen für die Maritime Sicherheitspartnerschaft verdeutlichen

Schaffung und Durchsetzung verlässlicher nationaler gesetzlicher Rahmenbedingungen für die langfristige Sicherstellung und den weiteren Ausbau der akut- und notfallmedizinischen Versorgung in der deutschen AWZ. Damit werden ein sicherer und wirtschaftlicher Betrieb gewährleistet sowie Wettbewerbsverzerrungen durch Anbieter aus europäischen Nachbarstaaten vermieden. Zur Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten ist eine Fortführung des Runden Tisches „Maritime Sicherheitspartnerschaft“ notwendig.

E. Drohende Personalengpässe beim Offshore-Servicepersonal abwenden

Verankerung der Themen Ausbildung, Qualifizierung und Förderung von Nachwuchskräften als Selbstverständnis und -verpflichtung in der Offshore-Windenergie. In Zusammenarbeit zwischen Unternehmen, Verbänden, Gewerkschaften, Verwaltung, Politik und Bildungsanbietern gilt es gemeinsam junge Menschen für die beruflichen Herausforderungen und Karriereperspektiven Offshore zu begeistern, indem:

- mit klaren Rahmenbedingungen langfristige Perspektiven geschaffen werden (Politik und Verwaltung),
- Arbeitsbedingungen verbessert und Ausbildungsleistungen gesteigert werden (Sozialpartner),
- das Informationsangebot über Aus- und Weiterbildung verbessert wird (Verbände und Stiftungen).