

31.03.2015

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



Sehr geehrter Herr Eckhoff, vielen Dank für die Anmoderation, lieber Herr Staatssekretär Beckmeyer, sehr geehrter Herr Senator Günthner, meine Damen und Herren,

es freut mich sehr, Ihnen die Ergebnisse des Workshops 4 präsentieren zu dürfen. Wir hatten teils harmonische, teils kontroverse 90 Minuten, in denen wir viele, sehr unterschiedliche und manchmal sehr technische Themen behandelt haben, die jedoch bei allem Detaillierungsgrad großen Einfluss auf die Kostensenkungspotentiale, Wettbewerbsfähigkeit und Wertschöpfung in der Offshore-Windenergie haben.

Aus Zeitgründen werde ich mich im Wesentlichen auf die Lösungsoptionen und Handlungsempfehlungen beschränken und – für den Fall, dass ich etwas vergessen oder vertüdeln sollte, daran erinnern, dass bei der NMK schon immer das Prinzip herrscht: es gilt niemals das gesprochene Wort, sondern das, was zuvor abgestimmt wurde und anschließend dokumentiert wird.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, zunächst gilt es

Branchengerechte Finanzierungsinstrumente für die Maritime Wirtschaft zu schaffen

Zur Sicherstellung bedarfsgerechter Flächenkapazitäten benötigen die Häfen Unterstützung für Infrastrukturinvestitionen unter zweckgebundener Einbeziehung des Hafenlastenausgleichs. Hierzu wurde im Workshop lebhaft diskutiert, wie bedarfsgerechte Kapazitäten zu definieren und zu prüfen sind. Letztlich kann ich Ihnen aber die klare Mehrheitsmeinung übermitteln, dass wir zur Sicherung der Zukunftsperspektiven für die Offshore-Windenergie die Wertschöpfung am Standort Deutschland nicht deckeln sollten.

Klar ist auch: die gesamte maritime Wirtschaft benötigt Zugang zu praxisgerechten Finanzierungsinstrumenten. Eine Möglichkeit ist die Öffnung bzw. Weiterentwicklung des KfW-Sonderkreditprogramms durch Ausweitung der Antragsberechtigung auf weitere Marktteilnehmer entlang der Wertschöpfungskette, also Werften, Reeder und Häfen, und Ausweitung des Förderfokus auch auf die Bauzeit- und Endfinanzierung von Offshore-Spezialschiffen und -Plattformen. Gleichzeitig muss dringend die Diskrepanz zwischen den Garantie-Möglichkeiten des Hermes-Exportinstrumentariums und des Landesbürgschaftsinstrumentariums für Inlandsaufträge beseitigt werden

All dies ist nicht neu, die Probleme und Lösungsoptionen sind mindestens seit der 8. NMK bekannt und dokumentiert in zahlreichen Berichten und Studien. Letztlich bedarf es für viele dieser Dinge lediglich Anpassungen der Förderbedingungen in vorhandenen und bereits budgetierten Programmen, wie es im Koalitionsvertrag bereits vorgesehen ist.

In der Podiumsdiskussion wurde lediglich etwas Fortschritt dahingehend erzielt, dass der Vertreter des BMWi die Problembeschreibung der Industrie grundsätzlich anerkannt und zumindest in Hinblick auf die Häfen Maßnahmen in Aussicht gestellt hat. Hinsichtlich der Bauzeit- und Endfinanzierung von Schiffen und Plattformen wurde erklärt, dass aus handelsrechtlichen Gründen auch die öffentliche Hand das Risiko nicht anders bewerten könne als Geschäftsbanken. Es wurde die Handlungsempfehlung ausgesprochen, die Anliegen und Finanzierungsbedarfe projektspezifisch noch weiter zu substantiieren.

Hierzu möchte ich festhalten, dass die Industrie aus volkswirtschaftlichen und energiepolitischen Gesichtspunkten von der Bunderegierung doch etwas mehr Unterstützung erwartet als von kommerziell operierenden Banken. Und hinsichtlich der Bewertung bestehender Risiken wünschen wir uns auch bei Finanzierungsinstrumenten eine Herangehensweise wie sie z.B. bei der Forschungsförderung notwendig und machbar ist. Und aus Sicht der Maritimen Wirtschaft möchte ich deutlich ausdrücken, dass wir für die Handlungsempfehlung, alles nochmals und noch detaillierter aufzuschreiben, nur begrenztes Verständnis aufbringen.

Deutlich harmonischer und erfolgreicher gestaltete sich der zweite Themenblock, nämlich

Schaffung von innovationsfreundlichen, internationalen Vorschriften und Normen

Hightech-Schiffbauer und Qualitätsreedereien sind Unternehmen, die global im harten Wettbewerb stehen. Nur durch verbindliche, völkerrechtliche Vereinbarungen und deren intensive Kontrolle können technische Wettbewerbsverzerrungen vermieden und Innovationen für Schiffsicherheit und Meeresumweltschutz implementiert und Kostensenkungspotenziale realisiert werden.

Nach der harschen Kritik auf der 8. Nationalen Maritimen Konferenz wegen mangelnder Unterstützung des Verkehrsministeriums bei den Sicherheitsstandards für Offshore-Servicefahrzeuge sind wir in den letzten 2 Jahren zur Teamarbeit zurückgekehrt und haben gemeinsam viel erreicht. Daher heute ausdrücklich großes Lob an das Referat WS 23 und die Dienststelle Schiffsicherheit der SeeBG. Es ist uns gelungen:

- den „Deutschen Code für Offshore-Servicefahrzeuge“ für die sichere und wettbewerbsfähige Beförderung von „Industrial Personnel“ zu entwickeln und in Einklang mit der Europäischen Kommission in der deutschen AWZ zu implementieren.
- Und wir haben unser Produkt erfolgreich internationalisiert: andere europäische Flaggen folgen und die International Maritime Organization (IMO) die neue Personenkategorie „Industrial Personnel“ übernommen.
- Jetzt muss die IMO-Vorschriftenentwicklung für Errichterschiffe und Servicefahrzeuge fortgesetzt sowie – und das ist das Entscheidende – der Marktzugang für Sub-Standardschiffe in der deutschen AWZ durch Kontrollen verhindert werden. Papier ist geduldig, die Maritime Wirtschaft ist es in diesem Punkt nicht. Vorschriften, die nicht durchgesetzt werden, schaffen keine Arbeitsplätze in Deutschland.

Leider sind wir bei den Vorschriften für Offshore-Strukturen in der deutschen AWZ noch nicht ganz so weit wie bei den Schiffen. Hierzulande werden die Kostensenkungsbemühungen und Exportchancen der maritimen Wirtschaft derzeit noch dadurch begrenzt, dass – trotz erprobter internationaler Standards – Offshore-Stationen nach deutschem Baurecht mit Landstandards und landseitigen Baustofflisten genehmigt werden. Hier sollte im Rahmen der Revision des BSH-Standards „Konstruktion“ nachgebessert werden, um sich am Stand der Technik in der internationalen Offshore-Industrie orientieren.

In diesem Zusammenhang freut es uns natürlich sehr, dass der BSH-Vertreter im Workshop korrekterweise darauf hingewiesen hat, dass derzeit die Nutzung der ISO 19902 als Alternative zum Eurocode im Rahmen eines Doppelzertifizierungsprojektes geprüft wird und dass auf wiederholte Einzelfallprüfungen von zertifiziertem Schiffbaumaterial zukünftig verzichtet werden kann.

Wir möchten ausdrücklich anerkennen, dass wir uns mit dem BSH wieder auf Kooperationskurs befinden. Allerdings müssen Industrieverbände die Probleme und Anliegen ihrer solange beharrlich vortragen, bis die Standards endgültig industriegerecht ausgestaltet sind. Es gilt auch hier der Grundsatz: erst die Arbeit und dann das Vergnügen. Gerne möchten wir die BSH-Präsidentin, Frau Breuch-Moritz, auf der 9. NMK so loben, wie heute Frau Jost für die Fortschritte bei der Vorschriftenentwicklung für Schiffe.

Sicherheit in der deutschen AWZ: das bedeutet nicht nur praxisgerechte bauliche Standard für Schiffe und Plattformen, sondern auch verlässliche nationale Rahmenbedingungen für die Sicherstellung der akut- und notfallmedizinischen Versorgung. Es geht hierbei um die

Gestaltung der maritimen Sicherheitspartnerschaft

durch die Fortführung des gleichnamigen Runden Tisches. Reedereien halten als Dienstleister der Energiewende seit Jahren für die Umsetzung der vom Betreiber vorgesehenen Schutzmaßnahmen geeignete Wasser- und Luftfahrzeuge einschließlich der erforderlichen Einsatzkräfte bereit. Dies umfasst alle erforderlichen Maßnahmen einschließlich einer "Notfall-Leitstellen Offshore" sowie Telemedizin und hat sich in ersten Einsätzen bewährt.

Damit dies so weitergehen kann bedarf es klarer Abgrenzung zwischen staatlicher und unternehmerischer Verantwortung. Die andauernden Diskussionen zwischen Bund und Ländern über Zuständigkeiten müssen beendet und Rechtssicherheit für deutsche Reedereien geschaffen werden.

Auch in diesem Bereich herrscht nach dem Eindruck des heutigen Workshops eher ein Kooperationsklima. Die heute diskutierte Probleme und Differenzen erscheinen nicht so gravierend, als dass sie nicht unter der Moderation eines erfahrenen Maritimen Koordinators oder einer seiner Mitarbeiter an einem Runden Tisch gelöst werden könnten.

Schließlich gilt es zur langfristigen Umsetzung der Energiewende offshore auch

Drohende Personalengpässe beim Offshore-Servicepersonal abwenden

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.

Offshore-Windpark-Betreiber bilden noch zu wenig aus und Arbeitnehmer lassen sich nicht Offshore-Windenergie spezifisch aus- bzw. fortbilden, da langfristige Perspektiven fehlen. Es bestehen Informationslücken bei Arbeitgebern und Arbeitnehmern sowie gerade bei Jugendlichen, die Berufs- und Karrierechancen offshore (noch) nicht wahrnehmen.

Nach den positiven Erfahrungen bei der Bekämpfung von Personalmangel bei den maritimen Berufen – Nautikern und Schiffbauingenieuren – durch das maritime Bündnis und diverse Hochschulpakte, mehr Ausbildungsplätzen für die gewerbliche Ausbildung und das duale Studium ist klar: Personalprobleme löst man nur durch Zusammenarbeit und nur langfristig. Politik und Verwaltung können mit klaren Rahmenbedingungen langfristige Perspektiven schaffen, die Sozialpartner müssen die Arbeitsbedingungen verbessern und die Ausbildungsleistung steigern, Verbände und Stiftungen sollten das Informationsangebot über Aus- und Weiterbildung verbessern.

Ich möchte meinen Bericht schließen mit dem Motto, das die Maritime Wirtschaft auf dieser Veranstaltung wiederholt vorgetragen hat: Offshore Windenergie – we know how. Wir wünschen uns, dass von dieser Kompetenz zukünftig noch stärker als bisher Gebrauch gemacht wird. In enger Zusammenarbeit aufbauend auf der Offshore-Erfahrung sollte es gelingen, die wirtschaftlichen und technischen Herausforderungen der Windenergienutzung im Meer zu meistern.

Gemeinsames Ziel der maritimen Wirtschaft ist und bleibt, einen Beitrag zur Energiewende offshore zu leisten und zugleich einen möglichst großen Anteil der Wertschöpfung, Ausbildung und Beschäftigung am Standort Deutschland zu sichern.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit. Und als wirklich allerletzter Satz nochmals das „Karthago muss zerstört werden“ Statement: der Deckel muss weg!

DR. RALF SÖREN MARQUARDT
Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.