



Ausschussdrucksache 20(9)422

(2. Dezember 2024)

**DNV
20457 Hamburg**

Stellungnahme

Öffentliche Anhörung

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

Zukunft der maritimen Wirtschaft sichern

BT-Drucksache 20/7582

am 4. Dezember 2024

Rasmus Stute
Vizepräsident, Area Manager Germany
DNV, Maritime
Brooktorkai 18
20457 Hamburg

Hamburg, 02.12.2024

ÖFFENTLICHE ANHÖRUNG IM WIRTSCHAFTSAUSSCHUSS DES DEUTSCHEN BUNDESTAGS AM 4. DEZEMBER 2024

Deutschland muss die rasante maritime Transition und Energiewende für sich als Vorteil nutzen und jetzt eine klare Zukunftsstrategie entwickeln

Die maritime Wirtschaft durchläuft eine tiefgreifende Transition, mit den beiden Haupttreibern Dekarbonisierung und Digitalisierung. Dies beinhaltet Risiken, aber bietet auch Chancen für die deutsche maritime Industrie. Im globalen Wettbewerb um kohlenstoffarme Brennstoffe, Ladung, Investitionen und Talente, ist es entscheidend, dass verlässliche politische und regulatorische Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit Unternehmen langfristig erfolgreich wirtschaften können. Denn während die deutsche maritime Wirtschaft weiterhin die gesamte Wertschöpfungskette abdeckt und gutes Zukunftspotenzial birgt, droht sie im Vergleich zu anderen Standorten, gerade in Asien, zurückzufallen.

Wettbewerbsfähigkeit des deutschen maritimen Clusters stärken

In DNV's langjähriger Studie [The Leading Maritime Cities of the World](#) konnte sich die Großraumregion Hamburg in der letzten Ausgabe auf einem passablen 8. Platz behaupten. Der Abstand zum weltweit führenden maritimen Standort Singapur ist aber enorm. Auch liegt Hamburg, was laut der Studie weite Teile der norddeutschen Küstenregion umfasst, hinter den europäischen Wettbewerbern Rotterdam (2.), London (3.) und Oslo (5.) zurück, während Kopenhagen weiter Boden gutmacht. Die asiatischen Schwergewichte Schanghai (4.) und Tokio (7.) liegen ebenfalls vor dem deutschen Schifffahrtscluster, während Player wie Busan (10.) gerade auch im Bereich Technologie die Nase vorn haben.

Bei der Bereederung hat der Standort in den letzten Jahren Schwierigkeiten gehabt, mit anderen Schifffahrtszentren zu konkurrieren. Die Zahl der Schiffseigentümer ist seit dem Zusammenbruch des KG-Systems deutlich geschrumpft und wurde von chinesischen Eignern aus Shanghai und Hongkong überholt. Auch der Finanzstandort Hamburg (jetzt Platz 8) hat nach dem Rückzug von einstigen Weltmarktführern wie HSH Nordbank und NordLB stark an Einfluss verloren.

Bei den Häfen hinkt Hamburg inzwischen deutlich hinter Rotterdam zurück, wenngleich weltweit immerhin noch auf Platz 5. Bedenklich ist auch, dass globale Schifffahrtsmanager den deutschen Standort im Bereich maritime Technologie (7.), digitale Transformation (8.) und grüne Transformation (7.) nicht mehr als führend ansehen. Lediglich im Bereich maritime Ausbildung (3. Platz) rangiert Hamburg in der DNV-Studie noch ganz oben.

Der „Leading Maritime Cities“-Report zeigt, dass hierzulande die Entwicklung von Häfen, Schiffsfinanzierung, Flottenbesitz und Schiffbau im internationalen Vergleich rückläufig ist. Es gilt, den Trend mit einer zukunftsgerichteten maritimen Politik zu stoppen, den Reedereistandort wieder zu stärken, Spezialschiffbau zu fördern, Hafenlogistik und Wertschöpfungsketten inklusive der Bereitstellung kraftstoffarmer Brennstoffe auszubauen und die maritime Ausbildung auf ihrem hohen Niveau zu halten.

First Mover unterstützen

Immerhin ist der Schrumpfungstrend in der deutschen Reedereiwirtschaft dank der guten Konjunktur zuletzt abgeflacht. Im Containerbereich bestellen Hapag-Lloyd, aber auch mittelgroße Reedereien, wieder vermehrt moderne Neubauten mit alternativen Brennstofflösungen. Auch in der Massenschiffahrt spielt Deutschland nach wie vor eine führende Rolle.

Wichtig ist, dass sogenannte „First Mover“ bei der Nutzung von kohlenstoffarmen Brennstoffen wie Methanol, Ammoniak oder Wasserstoff unterstützt werden. Gleiches gilt für Investitionen in die Energieeffizienz oder Onboard Carbon Capture & Storage. Wie DNVs [Maritime Forecast to 2050](#) zeigt, wird die Schifffahrt nur die erforderliche Menge an CO₂-armen Brennstoffen erhalten können, die nötig sind, um die IMO-Dekarbonisierungsziele zu erreichen, wenn weiter massiv in die Steigerung der Energieeffizienz investiert wird.

Dies ist für die deutsche Schifffahrt eine große – vor allem finanzielle – Herausforderung und stellt gerade kleinere Unternehmen vor eine enorme Komplexität und einen hohen organisatorischen Aufwand.

Umso wichtiger sind staatliche Anreizsysteme für technologische Pilotprojekte und Retrofits als auch verlässliche politische und regulatorische Rahmenbedingungen. Wenn Förderungen als Anreiz gesetzt werden, so ist hierbei insbesondere auf eine einfache Bewerbung und zügige Vergabe von Fördermitteln zu achten.

Mit einer zukunftsfähigen, grünen und regulatorisch konformen Flotte, kann die deutsche Schifffahrt ihren zuletzt verringerten Marktanteil wieder vergrößern. Qualität, Innovation und Nachhaltigkeit werden zunehmend zum Wettbewerbsvorteil und können Kostennachteile ausgleichen.

Für die weiterhin sehr kompetitive deutsche maritime Zulieferindustrie bieten sich hier im Übrigen dieselben Chancen, wenn sie den Märkten Technologien in den Bereichen Kohlenstoffreduktion, Energieeffizienz und digitale Prozessoptimierung zur Verfügung stellen kann.

Die Energiewende als Chance begreifen

Während die Schifffahrt ihre eigene Dekarbonisierung durchläuft, birgt die übergreifende Energiewende Chancen für den Standort.

Offshore-Windparks inkl. Offshore Floating Wind und Konverterplattformen benötigen maritime Kompetenz. Es ist als positiv zu bewerten, wie schnell sich deutsche Werften hierauf erfolgreich eingestellt haben.

Investitionssicherheit, auch durch staatliche Bürgschaften, ist wichtig und wünschenswert angesichts von milliardenschweren Investitionen über einen langen Zeitpunkt. Die Energiewende zeigt aber: Die deutsche

maritime Industrie ist handlungs- und wandlungsfähig, dank ihrer hohen Kompetenz im Schiffbau, im Zulieferbereich und in der Bereederung.

Exzellente Fachkräfteausbildung als Basis für künftigen Erfolg

Die steigende Anzahl von alternativen Brennstoffen an Bord der Schiffe erhöhen die Anforderungen an die Ausbildung von Seeleuten erheblich. Risiken wie das Austreten von toxischen Gasen beim Bebunkern etwa von Ammoniak und Explosionsgefahren müssen von den Crews der Zukunft gemanaged werden.

Auch Reedereipersonal an Land und Hafenbeschäftigte müssen sich mit neuen Brennstoffen und Technologien (Onboard Carbon Capture & Storage, Windantriebe und ggf. in Zukunft auch Nuklearantriebe) vertraut machen. Hinzu kommt, dass Schiffe inzwischen vernetzte cyber-physische Systeme sind, die resilient gegen Cyberangriffe sein müssen. All das benötigt gut ausgebildetes und kompetentes Personal.

Zudem benötigt auch der öffentliche Dienst auf See und in den Häfen Fachkräfte, die in nicht ausreichender Zahl zur Verfügung stehen.

Die deutsche maritime Wirtschaft kann sich hier hervortun, indem sie sich noch stärker als bisher als Exzellenzstandort in der Ausbildung positioniert. Deutsche Unternehmen können mit dem besten Personal „an Bord“ Marktanteile zurückgewinnen. Dies erfordert jedoch Voraussicht, Investitionen und Public-Private-Partnerschaften.

Insgesamt müssen wir – nicht nur in der deutschen maritimen Industrie – versuchen, unsere Ziele für Dekarbonisierung und digitale Transformation mit dem festen Bekenntnis zur Sicherheit für Menschen, Schiffe und Systeme, auf die wir angewiesen sind, in Einklang bringen.

Cyber Security als Priorität behandeln

Wir betrachten fortschrittliche Datenanalysen, das Internet der Dinge, KI & maschinelles Lernen, hochbandbreitige Satellitenkommunikation und autonome Operationen als wichtige Modernisierungstreiber in der Schifffahrt.

Dabei eröffnen Interkonnektivität und neue Technologien der maritimen Branche große Chancen, erhöhen jedoch gleichzeitig die Anfälligkeit für Cyber-Angriffe. So sind laut des jüngst veröffentlichten [Maritime Cyber Priority 2024/25 Reports](#) knapp drei Viertel der fast 500 von DNV befragten maritimen Fachleute der Meinung, dass die Infrastruktur ihrer Organisationen anfälliger für Cyber-Angriffe ist als früher.

Gleichzeitig gibt eine ebenso große Anzahl an Befragten an, dass die Führungskräfte ihrer Organisationen Cyber-Sicherheit als das größte Risiko für ihr Geschäft ansehen. Umso wichtiger ist, dass deutsche maritime Unternehmen sich jetzt rüsten, und die Politik hierbei als Partner fungiert. Denn Cyber-Kriminalität und -Terrorismus birgen gesamtstaatliche Gefahren.