

6. Maritimes Kolloquium Wilhelmshaven

„Seefest im internationalen Wettbewerb“

Frank Ganseuer

Es ist mittlerweile schon eine traditionsreiche Veranstaltung, das „Maritime Kolloquium Wilhelmshaven“, dessen 6. Ausgabe in Regie des Deutschen Maritimen Institutes sowie der „Wilhelmshavener Zeitung“, der Einsatzflottille 2 und des „griphan“ am 15. Juni dieses Jahres im „Atlantik-Hotel“ in Wilhelmshaven stattfand. Der Präsident des Deutschen Maritimen Institu-

Marine „zu viele Aufträge mit zu wenig Schiffen“. Da gelte es „seefest und seetüchtig“, gut aufgestellt zu sein.

„Seefestigkeit“, so der Kommandeur der Einsatzflottille 2, Flottillenadmiral Christoph Müller-Meinhard in seinem Grußwort, sei gleichermaßen Basis der Ausbildung wie der Einsatzfähigkeit der Marine, und der Oberbürgermeister Wilhelmshavens, And-

ritabler Beitrag zur „Seefestigkeit“ des maritimen Standorts Deutschland – und dies in einem Dreischritt: „Wo stehen wir? – Wo wollen wir hin? – Wie machen wir das?“

Zentrales Handlungsfeld sei es, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen maritimen Wirtschaft, vor allem auch der deutschen Häfen, zukunftsfest zu sichern. Dazu bedürfe es neben dem Agieren im „playfield“ der internationalen Organisationen der Aktivitäten vor allem auf folgenden Gebieten: Ausbau deutscher Technologieführerschaft, Fortentwicklung der Forschungslandschaft, dabei die Nachhaltigkeit des Seeverkehrs gestalten, namentlich durch Einführung alternativer Kraftstoffe, Reduktion von Treibstoff-Emissionen und Ausbau landseitiger Stromversorgung in den Häfen. Weiter gelte es, mit maritimen Technologien zur zukünftigen Energiegewinnung beizutragen – Stichworte Offshore-Windenergie mit Netzinfrastruktur sowie Tiefseebergbau. Ebenso müssten die Sozialstandards in der Seeschifffahrt im Blick behalten werden und nicht zuletzt das Thema der 10. NMK, die Digitalisierung.

Schlussendlich seien, zumal angesichts entsprechender Bedrohungslagen, auch die industriellen Fähigkeiten beim Bau von Marine- und Küstenschiffen weiterzuentwickeln und, so Jacobs-Schleithoff, im Hinblick auf schiffbauliche Projekte, die an deutschen Werften vorbei ins europäische Ausland gingen, „zwischen den Ministerien Klarheit herzustellen über die Art und Weise der Vergabeprozesse“.

Die „Maritime Agenda 2025“ insgesamt aber sei ein „atmendes Papier“, Grundlage weiterer Fortschreibung und Aktualisierung und könne günstigstenfalls auch in folgenden Legislaturperioden fortgeführt werden. Dazu bedürfe es aber wesentlich der Inputs der maritimen Branche selbst, zu der die Vortragende in Form eines „regelmäßigen Kassensturzes“ in Regie des Maritimen Koordinators der Bundesregierung ausdrücklich aufrief: „Nach der NMK ist vor der NMK!“

Die eingeforderte „Beatmung“ der Agenda lieferte in der Diskussion umgehend Professor Uwe Jenisch aus Kiel, der das vorgetra-



(v.l.n.r.): Oberbürgermeister Andreas Wagner, Heinz Schulte, Anne Jacobs-Schleithoff, Vizeadmiral a.D. Joachim Stricker, Senator a.D. Ralf Nagel, Flottillenadmiral Christoph Müller-Meinhard und Andreas Bullwinkel (Fotos: DMI)

tes, Vizeadmiral a.D. Hans-Joachim Stricker, konnte neben einer zahlreich erschienenen „maritimen community“ auch eine renommierte Referentenreihe begrüßen, die das Thema des Kolloquiums, „Wie seefest ist das Maritime in Deutschland?“ aus jeweils verschiedenen Perspektiven abschreiten würde. Stricker hielt einleitend fest, dass das maritime Bewusstsein in Deutschland und im politischen Berlin, dies habe neben den Veranstaltungen von DMI und „griphan“ und der „Maritimen Agenda 2025“ der Bundesregierung vor allem auch die „10. Nationale Maritime Konferenz“ (10. NMK, s. MF 6-2017) im April in Hamburg unterstrichen, durchaus erhöhte Aufmerksamkeit erfahre. Gleichwohl existierten Herausforderungen wie eingebrochene Frachtraten, Auslastungsrückgänge in Häfen bei immer größer werdenden Schiffen oder bei der

reas Wagner, versicherte, dass seine Stadt zweifellos seefest sei, mehr denn je, traditionsgemäß mit der Marine und nun auch mit dem JadeWeserPort am tiefen Fahrwasser, einer „Jahrhundertchance“ für die Stadt.

Wo stehen wir, wo wollen wir hin, wie machen wir das?

Anne Jacobs-Schleithoff, Referatsleiterin Maritime Wirtschaft im Bundeswirtschaftsministerium und Leiterin der Geschäftsstelle des Maritimen Koordinators der Bundesregierung, stellte dem Auditorium dann die „Maritime Agenda 2025“ der Bundesregierung vor, ressort- und verbandsübergreifend abgestimmt und zudem, so die Vortragende, „parteilich nicht umstritten“, Strategiepapier und ve-

gene „Panorama“ um weitere Aspekte anreicherte: Zuvörderst Rohstoffgewinnung aus der See, Augenmerk auf die deutsche Fischerei in der Nordsee nach dem BREXIT, Schaffung einer zentralen deutschen Küstenwache nicht nur als Fernsehserie und schließlich maritime Öffentlichkeitsarbeit, existiere doch eine 12-Seemeilen-Zone maritimen Bewusstseins durchaus auch innerhalb unseres Landes.

Seefest aus unterschiedlichen Blickwinkeln

Heinz Schulte, Chefredakteur des mitveranstaltenden „griephan“, moderierte dann das Panel „Seefestigkeit aus unterschiedlichen Blickwinkeln“ mit dem Eingangsbefund, zwar sei der Boden inhaltlich bereitet, es fehle hingegen der „emotionale Webteppich“ zum Transport der maritimen „Message“: „Wir brauchen Bilder.“ Während früher rauchende Schloten die deutsche Wirtschaft symbolisierten, seien dies heute Kais und Containerschiffe.

Diese Bildsprache lieferte Senator a.D. Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbandes Deutscher Reeder gleich eingangs seines Vortrages mit einem Containerschiff in rauer See. Die Entwicklung der deutschen Handelsflotte habe mit Stand 2016 bei 2.800 Schiffen seit 2012 um mehr als 1.000 Schiffe abgenommen, während alle anderen nennenswerten Handelsflotten wüchsen. Gründe: Seit 2011 Überkapazitäten, gesunkenes Frachtaufkommen, Rückzug der Banken, nicht bediente Schiffskredite, die Schiffe fahren nicht mehr kostendeckend. Tendenz sei zudem die Internationalisierung des Marktes und damit auch deutscher Schifffahrtsunternehmen: Eigenkapitalgeber aus USA oder Großbritannien, Fremdkapital von chinesischen Banken oder Bonds, Leasingstrukturen aus China sowie die wachsende Besetzung von Managementfunktionen durch Briten, Chinesen, Niederländer und zunehmend auch Angehöriger arabischer Staaten. In Konsequenz dieses Aufbrechens herkömmlicher Strukturen im Reedereigeschäft mit der Trennung von Eigentum und Bereederung stelle sich ein derartiger Manager dann auch zuweilen die Frage, was er eigentlich mit den deutschen Eigentümern zu tun habe. Vor dieser Problematik sei der Wettbewerb zwischen JadeWeserPort Wilhelmshaven und Hamburg gar nicht relevant. Schiffe, so Nagels Credo, waren schon immer in globaler Fahrt; jetzt aber würden die Unternehmen selbst international – dies sei die zentrale Herausforderung.

Konteradmiral Jean Martens, Abteilungsleiter Einsatz im Marinekommando, verwies sodann auf die neuen Rahmenbedingungen eines instabileren Weltgefüges mit

ihren Rückwirkungen auf die Aufgaben der Marine. 1.100 Marineangehörige seien derzeit ständig in den Einsätzen der Marine engagiert, mit entsprechend hoher Belastung der Besatzungen wie des Materials. Derart werde die „Seefestigkeit“ tatsächlich auf eine harte Probe gestellt. Hoffnungen biete allerdings die derzeitige Finanzlage mit entsprechendem Rückenwind für die Rüstungsprojekte der Marine. Eckpfeiler des Ganzen, und damit maßgeblich für

auf dem man nicht mehr mit 20-25 Reedern, sondern nunmehr mit drei mächtigen Allianzen zu verhandeln habe, sei maritime „Kirchturmpolitik“ einzelner Seehäfen unzeitgemäß und könne letztlich zum Abzug der Reeder aus Deutschland führen. Vielmehr gelte es für die deutschen Seehäfen, sich angesichts der internationalen Konkurrenz, allen voran Antwerpen, Rotterdam, auch Triest, gemeinsam aufzustellen. „Als Gruppe“, so Bullwinkel, „können die deut-



Blick in das Plenum

die „Seefestigkeit“ des Gesamtsystems, sei aber das Personal, um das die Marine auf dem Ausbildungs- und Arbeitsmarkt mit anderen konkurriere, vor allem auch in den Bereichen Elektrotechnik, Elektronik und Informationstechnik. Hingegen sei mittlerweile durch längerfristige Bindung, Intensivnutzung und Mehrbesatzungsmodell sowie der Reduzierung von Wachdiensten eine Trendwende eingeleitet. Trotz allem aber sei der eigentliche Markenkern der Marine die Seefahrt, den es gelte, durch diese Maßnahmen zur Erhöhung der Verfügbarkeit der Schiffe und verlässlicher Planbarkeit des Dienstes vereinbar mit Freizeit und Familienleben zu halten.

„Wir sind seefest!“, so Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH im Abschlussvortrag des Panels, der JadeWeserPort ausgelegt auch für Mega-Containerschiffe über 20.000 TEU. Das Containerterminal Wilhelmshaven verfüge exakt über die Bedingungen, die der Markt verlange: nautisch restriktionsfreier Zugang für alle Typen von Containerschiffen, kurze Revierfahrt, alle Hafenfunktionen auf komprimiertem Raum, direkter Autobahnanschluss, piernahe LKW-Parkplätze, Logistikflächen. Die Vollelektrifizierung der Bahnstrecke sei im Bau. Angesichts eines globalen Schifffahrtsmarktes,

schen Häfen tatsächlich alles.“ – Massengüter, Container, Management. Erforderlich sei allerdings ein längst überfälliges länderübergreifendes Hafenkonzept, das sich auch internationaler Wettbewerbshindernisse deutscher Häfen wie der Einfuhrumsatzsteuer anzunehmen habe.

Nach der abschließenden Diskussion, u.a. zu Ausbildungsplätzen auf Seeschiffen und möglichen Auswirkungen des BREXIT, stellten der Präsident DMI und der Chefredakteur „griephan“ fest, dass die Tagung nicht nur „Seefestigkeit“ aus verschiedenen Blickwinkeln klarer konturiert, sondern auch den Kern moderner maritimer Entwicklung freigelegt habe, die durchgreifende Internationalisierung und Konzentration der maritimen Unternehmen und Standorte.

Dergestalt bot das 6. MKW ein thematisch breites und gediegenes inhaltliches Angebot, eine illustre Besetzung der Referentenriege, tragende Interpretationen von „Seefestigkeit“, mündend in plausible Handlungsoptionen für Wirtschaft und Politik. Dies alles souverän moderiert und prägnant zusammengefasst.

Alfred von Tirpitz hatte in seinen „Erinnerungen“ erklärt, das deutsche Volk habe die See nicht verstanden. Zu diesem Befund trat das 6. Maritime Kolloquium Wilhelmshaven eindrucksvoll den Gegenbeweis an. ■