



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Technologie



Nationale Maritime Konferenz

Dokumentation Nr. 563

Dokumentation

Fünfte Nationale Maritime Konferenz

4. Dezember 2006

Freie und Hansestadt Hamburg

www.bmwi.de

Text und Redaktion

Bundesministerium für
Wirtschaft und Technologie

Produktion/Druck

Harzdruckerei Wernigerode GmbH

Herausgeber

Bundesministerium für
Wirtschaft und Technologie
Referat P3/Öffentlichkeitsarbeit
10115 Berlin
www.bmwi.de

Stand

Februar 2007



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Technologie



Nationale Maritime Konferenz

Dokumentation

Dokumentation

Fünfte Nationale Maritime Konferenz

4. Dezember 2006

Freie und Hansestadt Hamburg

Inhalt

Resümee	9
der Parlamentarischen Staatssekretärin im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie und Koordinatorin der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft Dagmar Wöhrl	
Programm	13
Themen und Podien der Workshops 1 bis 5	
Eröffnungsplenum	21
Begrüßung	21
durch den Ersten Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg Ole von Beust	
Grußwort	23
der Parlamentarischen Staatssekretärin im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie und Koordinatorin der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft Dagmar Wöhrl	
Rede	24
der Bundeskanzlerin der Bundesrepublik Deutschland Dr. Angela Merkel	
Rede	28
des Mitglieds der Europäischen Kommission Dr. Joe Borg	

Abschlussplenum	32
Berichte aus den Workshops	32
Bericht aus Workshop 1	32
„Werften und Schiffbauzulieferindustrie – mit Ausbildung und Innovation wettbewerbsfähig in die Zukunft“	
Bernard Meyer	
Geschäftsführer der Meyer Werft GmbH	
Bericht aus Workshop 2	34
„Meerestechnik - Ressourcen aus dem Meer - Wachstumsmarkt für die Meerestechnik“	
Dietrich Austermann	
Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein	
Bericht aus Workshop 3	36
„Zukunftsperspektiven der deutschen Seehäfen“	
Gunnar Uldall	
Senator für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg	
Bericht aus Workshop 4	39
„Deutsche Seeschifffahrt im internationalen Wettbewerb“	
Konsul Horst Rahe	
Senator E.h., Geschäftsführender Gesellschafter der Deutschen Seereederei GmbH	
Bericht aus Workshop 5	41
„Offshore-Windenergie als Motor für Innovation und Wachstum“	
Jörg Kuhbier	
Vorsitzender des Vorstandes der Stiftung der Deutschen Wirtschaft für die Nutzung und Erforschung der Windenergie auf See	

Statement	44
der Parlamentarischen Staatssekretärin im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie und Koordinatorin der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft Dagmar Wöhrl	
Statement	47
des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Wolfgang Tiefensee	
Bericht zur maritimen Koordinierung	51
Teilnehmerverzeichnis	77

Resümee



**Parlamentarische Staatssekretärin
im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
und Koordinatorin der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft**

Dagmar Wöhrl

Sehr geehrte Konferenzteilnehmerinnen und Konferenzteilnehmer,

die Fünfte Nationale Maritime Konferenz in Hamburg hat sich erneut als wichtiger Impulsgeber für die maritime Wirtschaft erwiesen. Dieser inzwischen traditionelle Dialog zwischen Wirtschaft, Gewerkschaften, Politik und Administration aus Bund und Ländern ist mit mehr als 1000 Teilnehmern erneut auf ein Rekordinteresse gestoßen, das weit über die unmittelbar betroffenen Fachkreise hinausgeht.

Die Bundeskanzlerin hat in ihrer Rede darauf hingewiesen, dass die volkswirtschaftliche Bedeutung der maritimen Wirtschaft als sehr vielfältige Zukunftsbranche noch stärker bekannt gemacht werden muss. Deshalb freut mich die breite Wahrnehmung der Konferenz in der Öffentlichkeit. Die Konferenz hat die Potenziale der maritimen Wirtschaft und ihre positiven Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt sichtbar gemacht.

Wie im Anschluss an die Vorgängerkonferenzen auch, kommt es nun entscheidend darauf an, die in Hamburg entwickelten Ideen und Handlungsempfehlungen weiterzuverfolgen. Ich habe sie für die Nacharbeit zur Konferenz und zum Monitoring der Ergebnisse zu einem „**Pflichtenheft**“ zusammengefasst. Einen besonderen Rang nehmen dabei für mich diejenigen Fragen ein, die den Leitthemen der Konferenz, nämlich Forschung und Entwicklung/

Innovation sowie Aus- und Fortbildung/Nachwuchssicherung zuzuordnen sind.

Die wichtigsten Punkte sind:

Für den **Schiffbaubereich** ist sicherlich die Fortführung der Arbeit am Zukunftskonzept „LeaderSHIP Deutschland“ eine zentrale Aufgabe. Die augenblicklich gute Auftragslage der Werften darf uns nicht zu der Annahme verleiten, künftiges Wachstum sei selbstverständlich. Deshalb wird die hochrangige Arbeitsgruppe von Bund, Küstenländern, Wirtschaft und Sozialpartnern zu „LeaderSHIP Deutschland“ unter meinem Vorsitz fortgeführt und bis Mitte 2007 einen Abschlussbericht vorlegen.

Herausragend wichtig sind die Maßnahmen gegen den Fachkräftemangel im Schiffbau. Eine länderübergreifende Arbeitsgruppe „Schiffbauliche Hochschulausbildung und Forschung“ wird einen Bericht zur Ausbildungssituation an den Hochschulen im Schiffbaubereich zur nächsten Nationalen Maritimen Konferenz erarbeiten. Ich begrüße auch, dass die Schiffbauindustrie im Zusammenwirken mit den Hochschulen die Werbung für das Schiffbaustudium verbessern wird, um die Zahl geeigneter Studienanfänger und Schiffbauhochschulabsolventen zu erhöhen.

Mit der Erprobung eines Arbeitskräftepools der Sozialpartner zur Vermeidung von Entlassungen in

Phasen der Unterbeschäftigung und der Nutzung dieses Pools zur Weiterbildung von Mitarbeitern kombinieren wir eine Erhöhung der Flexibilität beim Arbeitskräfteeinsatz mit einer Verstärkung der personalbezogenen Weiterbildungskomponente. Beides wird zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit unserer Werften beitragen.

Im Übrigen werden wir die neue - mit Erfolg - angelaufene Innovationsförderung im Schiffbau darauf hin überprüfen, ob es bei der bedingten Rückzahlbarkeit der Innovationsbeihilfen bleibt. Hier ist aus meiner Sicht ein entsprechender Verzicht denkbar, wenn die Werftindustrie einen aus dem Wegfall der bedingten Rückzahlbarkeit resultierenden volkswirtschaftlichen Mehrwert nachweist.

Schließlich hat die Konferenz die Notwendigkeit bestätigt, dass das Zinsrisiko beim Schiffbau wieder wirksam durch das „CIRR-Instrument“ (Commercial Interest Reference Rate) abgesichert werden muss. Wir werden weiterhin versuchen, die haushaltsrechtliche Ausgestaltung dieses Systems als Gewährleistungsinstrument zu erreichen.

Für die deutsche **meerestechnische Industrie** gilt es, ihren – gemessen an ihrem Potenzial – zu geringen Weltmarktanteil zu vergrößern. Voraussetzungen hierfür sind vor allem eine stärkere Systemorientierung und eine intensivere Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Wissenschaft. Um dies zu erreichen soll ein „Nationaler Masterplan“ erstellt werden. Er wird Empfehlungen für eine künftige maritime Technologiepolitik von Bund und Ländern und strukturelle Entwicklungsmöglichkeiten aufzeigen.

Die generelle Ausrichtung der FuE - Förderung in der Meerestechnik war zu Recht ein zentraler Bestandteil der Fachdiskussionen. Ein wichtiges Konferenzergebnis ist in diesem Zusammenhang die angestrebte Intensivierung der Förderung von systemorientierten „Leuchtturmprojekten“, die eine Unterstützung auch anderer, wirtschaftlich interessanter Projekte, ergänzen wird. In diesen Kontext gehört auch die Prüfung, ob und ggf. in welchem Umfang FuE von Technologien zur Nutzung von mineralischen marinen Lagerstätten gefördert werden kann. Außerdem soll die Gewinnung von Erdgas aus

marinen Hydratlagerstätten und die sichere Deposition von CO₂ zu einem Schwerpunkt der FuE - Förderung gemacht werden.

Für den Bereich der **Hafenwirtschaft** hat die Konferenz aus meiner Sicht besonders deutlich gemacht, dass die mit den prognostizierten Verkehrszuwächsen einhergehenden Wachstumsperspektiven für die deutschen Seehäfen nur auf der Basis leistungsfähiger Verkehrsinfrastrukturen realisiert werden können und dass die Bewältigung dieser Verkehrsströme erhebliche Wechselwirkungen mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands entfaltet. Ich denke, dass es hierzu eine Reihe wichtiger Anstöße auf der Konferenz gegeben hat.

Bund und Küstenländer bekräftigten, zur Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland, die „Gemeinsame Seehafenplattform“ fortzuschreiben. Dabei wird auch die Strategie für die see- und landseitige Anbindung der Seehäfen weiterentwickelt.

Die Bundesregierung wird weiterhin ein besonderes Gewicht auf die Entwicklung der Seehäfen und ihrer Anbindungen legen. Die nationale Seehafenkonzeption wird in die Erarbeitung des Masterplans „Güterverkehr und Logistik“ einfließen. Fast alle prioritären Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2003-2015 zur Verbesserung der see- und landseitigen Anbindung der deutschen Seehäfen wurden in den neuen Investitionsrahmenplan 2006-2010 aufgenommen. Die Bundesregierung stimmt diese Planung derzeit mit den Ländern ab.

Für die Realisierung der verkehrstechnisch erforderlichen Projekte „Hafenquerspange“ in Hamburg und „Küstenautobahn“ werden Bund, Küstenländer und Hafenwirtschaft nach Gestaltungs- und Finanzierungslösungen suchen.

Mit der neuen Förderinitiative „Innovative Seehafentechnologien“ (ISETEC II) unterstützt die Bundesregierung zukunftsweisende technologische Innovationen beim Seehafenumschlag und leistet einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Intermodalität. Dazu sind ab 2007 Fördermittel in einer Größenordnung von etwa 30 Mio. € vorgesehen.

Ich freue mich über die Erklärung der deutschen Hafenvirtschaft, der Schaffung weiterer Arbeitsplätze am Standort Deutschland hohe Priorität einzuräumen und durch geeignete Qualifizierungsmaßnahmen auch etwa 2.000 Langzeitarbeitslose bis 2012 in den Arbeitsmarkt zu integrieren. Für die Qualifizierung der Langzeitarbeitslosen wird der Bund etwa 80 Mio. € zur Verfügung stellen.

Wettbewerbsverzerrungen und Harmonisierungsdefizite auf europäischer Ebene sollen auch unter Ausnutzung nationaler Handlungsspielräume weiter abgebaut werden. Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, dass das Notifizierungsverfahren zur beihilferechtlichen Genehmigung der Ermäßigung der Mineralölbesteuerung beim Seehafenumschlag durch die EU-Kommission möglichst kurzfristig erfolgreich abgeschlossen wird.

Verkehrsträger und Deutsche Bahn sollen geeignete Maßnahmen zur Schaffung einer Basis für wettbewerbsfähige Trassenpreise im Seehinterlandverkehr prüfen.

Die Bundesregierung wird die europäische Seehafenpolitik und die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen aktiv mitgestalten und diese Fragen zu zentralen Themen ihrer maritimen Politik machen.

Die Fortführung des „Maritimen Bündnisses“ mit konkreten Einzelabsprachen ist das wichtigste Ergebnis für den **Seeverkehrsbereich**. Die Politik hat hier Verlässlichkeit bewiesen. Die Bundeskanzlerin hat in ihrer Rede für die Bundesregierung deutlich gemacht, dass diese zu ihren Zusagen hinsichtlich der Beibehaltung der Tonnagesteuer genauso steht wie zu den Maßnahmen zur Senkung der Belastungen durch die Lohnzusatzkosten.

In Hamburg hat sich allerdings gezeigt, dass die unbestreitbaren Erfolge, die mit dieser Politik erzielt wurden, abgesichert und nachhaltig ausgebaut werden müssen. Identifiziert wurden vor allem Engpässe beim seemännischen Fachpersonal. Vor diesem Hintergrund begrüße ich die vorgeschlagene Einrichtung eines besonderen Bündnisses für Ausbildung, um die benötigten 1.000 zusätzlichen offenen Stellen jedes Jahr mit qualifizierten Mitarbeitern besetzen zu können.

Besonders hoch zu bewerten ist aus meiner Sicht die Zusage der Deutschen Reeder, den Schiffsbestand unter deutscher Flagge bis Ende 2008 auf 500 und - in der längerfristigen Perspektive bei gleich bleibenden wirtschaftlichen Verhältnissen - diesen Bestand bis 2009/2010 auf 600 zu erhöhen. Gleiches gilt für die erklärte Absicht, über 50% der Jahresbeiträge der Reederverbandsmitglieder für die Ausbildung zur Verfügung stellen und alle Absolventen der entsprechenden Ausbildungsgänge auch einzustellen.

Die Deutschen Reeder werden außerdem im Rahmen eines von der Bundesagentur für Arbeit mitfinanzierten Seiteneinsteigerprogramms 100 Praktikantenplätze zur Verfügung stellen. Ich sehe darin ein herausragendes Engagement, auch wenn damit noch nicht die für die Gegenwart festgestellten Schiffsbesetzungsprobleme gelöst werden können. Diesbezüglich möchte ich die Bündnispartner dringend ermuntern, eine nach Möglichkeit gemeinsam getragene Übergangslösung zu erarbeiten.

Insgesamt hat die Konferenz gezeigt, dass die Ausbildungsanstrengungen für seemännische Berufe in den Ländern erhöht werden müssen. Verstärkte Kooperationen zur Effizienzsteigerung können hierbei hilfreich sein.

Gleichzeitig muss die Attraktivität des Seemannsberufes gesteigert werden. Deshalb ist die Feststellung richtig, die weitere Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord weiterhin als wichtiges Ziel der Bündnispartner im Auge zu behalten. Ich halte es für gut, dass die Sozialpartner beabsichtigen, einen gemeinsam getragenen Start für eine Imagekampagne zur Verbesserung des Bildes der Berufe in der Seeschifffahrt zu prüfen.

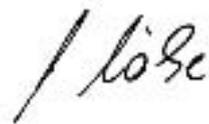
Hamburg hat schließlich gezeigt, dass sich die Perspektiven der **Offshore - Windenergieindustrie** in Deutschland weiter verbessert haben. Die maritime Koordinierung wird sich weiterhin auf die Interdependenzen von Schiffbau, Seehäfen und Seeverkehr sowie die meerestechnischen Aspekte dieser Technologie konzentrieren. Eingefordert wurde die zügige Umsetzung des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes, die Ausschöpfung der Kostensenkungspotenziale der Anlagen, die

Erarbeitung stabiler Rahmenbedingungen zur Förderung dieser Technologie sowie eine Erhöhung der Mittel im Bereich der Forschung.

Meine Damen und Herren,

viel wurde erreicht und dennoch bleiben große Herausforderungen. Diesen Herausforderungen möchte ich mich stellen. Mit dem bewährten gemeinsamen Einsatz werden wir bis zur nächsten Nationalen Maritimen Konferenz weitere Fortschritte machen und so zur stetigen Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit unserer maritimen Wirtschaft beitragen.

Ihre



Dagmar Wöhl
Parlamentarische Staatssekretärin
im Bundesministerium für
Wirtschaft und Technologie
und Koordinatorin der Bundesregierung
für die maritime Wirtschaft

Programm

Fünfte Nationale Maritime Konferenz 4. Dezember 2006 Freie und Hansestadt Hamburg

Eröffnungsplenum

10.00 Uhr Saal 2

Begrüßung

Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt
Hamburg

Ole von Beust

Grußwort

Parlamentarische Staatssekretärin
im Bundesministerium für Wirtschaft und
Technologie
und Koordinatorin der Bundesregierung
für die maritime Wirtschaft

Dagmar Wöhrl

Rede

Bundeskanzlerin der Bundesrepublik Deutschland
Dr. Angela Merkel

Rede

Mitglied der Europäischen Kommission
Dr. Joe Borg

Abschlussplenum

15.30 Uhr Saal 2

Berichte zu den Ergebnissen der Workshops

Statement

Bundesminister für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung

Wolfgang Tiefensee

Statement und Abschlussrede

Parlamentarische Staatssekretärin
im Bundesministerium für Wirtschaft und
Technologie
und Koordinatorin der Bundesregierung
für die maritime Wirtschaft

Dagmar Wöhrl

Weiterer Programmablauf

11.15 bis 12.30 Uhr:	Workshopberatungen
12.30 bis 13.30 Uhr:	Mittagspause
13.30 bis 15.00 Uhr:	Workshopberatungen
15.00 bis 15.30 Uhr:	Kaffeepause

Workshop 1

Saal 4

**Werften und Schiffbauzulieferindustrie -
mit Ausbildung und Innovation
wettbewerbsfähig in die Zukunft**

Einführung

„Forschung, Entwicklung und Innovation im
Fokus der Schiffbaupolitik der Bundesregierung“

Dagmar Wöhrl

Parlamentarische Staatssekretärin
im Bundesministerium für Wirtschaft und
Technologie
und Koordinatorin der Bundesregierung
für die maritime Wirtschaft

„Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des deut-
schen Schiffbaus - Aufgaben der Unternehmen“

Bernard Meyer, Meyer Werft GmbH

**Teil I: Forschungs- und Innovationsverbund
maritime Wirtschaft**

Moderation: **Rolf Zamponi**

Hamburger Abendblatt

Podium: **Volker Kröning**

Mitglied des Deutschen Bundestages

Jürgen Seidel

Minister für Wirtschaft, Arbeit und
Tourismus des Landes Mecklenburg-
Vorpommern

Jutta Blankau

Bezirksleiterin IG Metall Küste

Dr.-Ing. Christian Eckel

ThyssenKrupp Marine Systems AG

Dr. Stefan Spindler

MAN B&W Diesel AG

Dipl.-Ing. Jürgen Kennemann

Aker Yards ASA, Vorsitzter des VSM

Prof. Dr.-Ing. Stefan Krüger

Technische Universität Hamburg-
Harburg

Dr.-Ing. Hermann J. Klein

Germanischer Lloyd Aktiengesellschaft

Prof. Dr. Paul Engelkamp

Entwicklungszentrum Schiffstechnik
und Transportsysteme e.V.

Workshop 1**Teil I**

**Forschungs- und Innovationsverbund mari-
time Wirtschaft**

Diskussionsthemen

- ▶ Ressourcen schonende Schiffe und ihre
Produktion
- ▶ Marineschiffbau - Schrittmacher für
(maritime) Zukunftstechnologien
- ▶ Hochverfügbare Transportsysteme durch
innovatives Equipment und ganzheitliche
Optimierung über die Lebensdauer
- ▶ Zielorientierte Standards für innovative Trans-
portkonzepte, zur Erhöhung der Schiffssicher-
heit und als Beitrag zu einem verbesserten
Schutz von geistigem Eigentum
- ▶ Binnenschiffbau- und schifffahrt: Maritimer
Kern eines integrierten Verkehrssystems
- ▶ Die Hochschulen als Leistungsträger und
Kooperationspartner schiffbaulicher
Innovation

Workshop 1

Saal 4

**Werften und Schiffbauzulieferindustrie-
mit Ausbildung und Innovation
wettbewerbsfähig in die Zukunft**

**Teil II: Bildung, Qualifizierung und
Kompetenzmanagement - Schlüssel der
maritimen Zukunft**

Moderation: Prof. Dr. Edwin Kreuzer

Präsident der Technischen
Universität Hamburg-Harburg

Podium:

Eckhardt Rehberg

Mitglied des Deutschen Bundestages

Hermann Fischer

Ministerium für Bildung,
Wissenschaft und Kultur des Landes
Mecklenburg-Vorpommern

Jutta Blankau

Bezirksleiterin IG Metall Küste

Dr. Roland Salchow

Staatsrat, Senat der Freien und Han-
sestadt Hamburg

Dipl.-Ing. Peter Sierk

Flensburger Schiffbau-Gesellschaft
mbH & Co. KG

Dr.-Ing. Alexander Nürnberg

HATLAPA Uetersener
Maschinenfabrik GmbH & Co., Vorsit-
zender des Vorstandes der AG Schiff-
bau- und Offshorezulieferer im
VDMA

Prof. Dr.-Ing. Eike Lehmann

Technische Universität Hamburg-
Harburg, Präsident des Vereins
Deutscher Ingenieure

Prof. Dr.-Ing. Robert Bronsart

Universität Rostock

Prof. Dr.-Ing. Christian Nedeß

Technische Universität Hamburg-
Harburg

Workshop 1**Teil II**

**Bildung, Qualifizierung und
Kompetenzmanagement - Schlüssel der
maritimen Zukunft**

Diskussionsthemen

- ▶ Ingenieurbedarf im Schiffbau und
Ausbildungskapazitäten
- ▶ Standortsicherung durch Beschäftigungspools
und Intensivierung der gewerblichen Aus- und
Weiterbildung und Standortsicherung
- ▶ Kompetenzmanagement in den
Unternehmen:
Wissensmanagement – Mitarbeiterkompeten-
zen - Life-Long-Learning

Workshop 2

Saal 7

Meerestechnik
Ressourcen aus dem Meer - Wachstumsmarkt
für die Meerestechnik

Moderation: Dietrich Austermann

Minister für Wissenschaft,
Wirtschaft und Verkehr des Landes
Schleswig-Holstein

Dr. Ingo Bretthauer

Joh. Heinr. Bornemann GmbH

Podium:**Dr. Hermann-Rudolf Kudraß**

Bundesanstalt für

Geowissenschaften und Rohstoffe

Peter Heinrichs

Wirth Maschinen und Bohrgeräte
GmbH

Prof. Dr. Peter Herzig

IFM-GEOMAR Leibniz-Institut für
Meereswissenschaften an der
Universität Kiel

Prof. Dr. Klaus Wallmann

IFM-GEOMAR Leibniz-Institut für
Meereswissenschaften an der Univer-
sität Kiel

Johannes Post

HYDROMOD GbR

Dr. Joachim Schwarz

JS-Consulting

Dipl.-Ing. Michael vom Baur

AKER Yards ASA

Workshop 2**Einführung**

„Potenziale der marinen Ressourcen“

Dietrich Austermann

Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr
des

Landes Schleswig-Holstein

„Industrielle Bedeutung der maritimen
Technologien“

Dr. Ingo Bretthauer

Joh. Heinr. Bornemann GmbH

Diskussionsthemen

- ▶ Meeresbergbau
- ▶ Autarke Unterwasserproduktionstechnik für den Tiefwassereinsatz
- ▶ Innovation an der Schnittstelle zwischen Wissenschaft und Wirtschaft
- ▶ Neue Konzepte für die Gewinnung von Erdgas aus marinen Hydratlagerstätten und sichere Deponierung
- ▶ Meeresbergbau und Gashydrate - Chancen für maritime Wirtschaft
- ▶ Gewinnung und Transport von Rohstoffen aus eisbedeckten Gebieten
- ▶ Sicherer Gastransport mit eisgängigen Tankern

Workshop 3

Saal 6

Zukunftsperspektiven der deutschen Seehäfen

Leitung: **Gunnar Uldall**
 Senator für Wirtschaft und Arbeit der
 Freien und Hansestadt Hamburg

Podium: **Uwe Beckmeyer**
 Mitglied des Deutschen Bundestages
 Verkehrspolitischer Sprecher der
 SPD- Bundestagsfraktion

Jörg Hennerkes
 Staatssekretär im Bundesministerium
 für Verkehr, Bau und Stadtent-
 wicklung

Klaus-Michael Kühne
 Kühne+Nagel International AG

Detthold Aden
 BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG,
 Vorsitzender des Vorstandes des ZDS

Jan Kahmann
 Bundesvorstand Gewerkschaft ver.di

Prof. Dr. Peer Witten
 Bundesvereinigung Logistik e.V.

Dr. Ulrich Bauermeister
 Hafentwicklungsgesellschaft
 Rostock mbH

Workshop 3

Diskussionsthemen

- ▶ Wirtschaftspolitische Einordnung der deutschen Seehäfen
- ▶ Die Bedeutung der Seehäfen für den deutschen maritimen Cluster
- ▶ Gleichwertige Wettbewerbsbedingungen für die deutschen Seehäfen
- ▶ Häfen als zentrale Logistikkreisläufe
- ▶ Anforderungen und Beiträge der deutschen Seehafenbetriebe
- ▶ Die deutschen Ostseehäfen als Nahtstellen innerhalb der Trans Europäischen Netze (TEN)
- ▶ Beschäftigungswirksame Tarifpolitik für die Häfen
- ▶ Anforderungen der Verlagerer an die Seehäfen

Workshop 4

Saal 8

Deutsche Seeschifffahrt im internationalen Wettbewerb

Leitung: **Konsul Horst Rahe**
Senator E.h., Deutsche Seereederei GmbH

Podium: **Dirk Fischer**
Mitglied des Deutschen Bundestages, Verkehrspolitischer Sprecher der CDU-Bundestagsfraktion

Karin Roth
Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Henry Tesch
Minister für Bildung, Wissenschaft und Kultur des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Rolf Steil
Agentur für Arbeit Hamburg

Karl-Heinz Biesold
Bundesvorstand Gewerkschaft ver.di

Frank Leonhardt
Reederei Leonardt & Blumberg
Vorsitzender des Verbandes Deutscher Reeder

Workshop 4**Diskussionsthemen**

- ▶ Die Bedeutung der Seeschifffahrt für den deutschen maritimen Cluster
- ▶ Anforderungen an die Fortentwicklung des Maritimen Bündnisses
- ▶ Beschäftigungssituation in der deutschen Seeschifffahrt
- ▶ Ausbildung und Beschäftigung – Schlüssel zur Stärkung des maritimen Know-how
- ▶ Zukünftige Kapazitäten für die bedarfsgerechte Ausbildung in der Seeschifffahrt
- ▶ Schifffahrtsstandort Deutschland – innovative Branche mit Wachstumspotenzial

Workshop 5

Saal 13/14

**Offshore-Windenergie als Motor für Innovation
und Wachstum**

**Teil I: Entwicklung der Offshore-Windenergie
und deren Perspektiven**

Leitung: **Dr. Urban Rid**
Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit

Podium: **Herman Albers**
Bundesverband Windenergie

Dr. Jürgen Krause
Vattenfall Europe AG

Thorsten Herdan
Verband Deutscher Maschinen- und
Anlagenbau- Power Systems

Stephan Kohler
Deutsche Energie-Agentur (dena)

Carlo Schmidt
Offshore-Energies-Competence
Network Rostock

Prof. Dr. Fritz Vahrenholt
REpower Systems AG

Workshop 5

**Teil I
Entwicklung der Offshore - Windenergie und
deren Perspektiven**

Diskussionsthemen

- ▶ Die deutsche Offshore-Entwicklung: Stand, Hemmnisse, Lösungsoptionen und Perspektiven
- ▶ Das Offshore-Testfeld und seine Bedeutung für die weitere Entwicklung der Offshore-Windenergie – Nutzung
- ▶ Internationale Entwicklung der Offshore-Windenergie – Erfahrungen
- ▶ Exportpotenzial der Offshore-Windenergie

Workshop 5

Saal 13/14

**Offshore-Windenergie als Motor für Innovation
und Wachstum****Teil II: Offshore-Windenergie – Chance für
Küstenländer und maritime Wirtschaft**

Leitung: **Dr. Urban Rid**
Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit

Podium: **Dr. Christian Eberl**
Staatssekretär im Niedersächsischen
Umweltministerium

Dr. rer. nat. Gustav W. Sauer
Ministerialdirigent im Ministerium
für Wissenschaft, Wirtschaft und
Verkehr des Landes
Schleswig-Holstein

Dr. Otto Ebnet
Minister für Verkehr, Bau und
Landesentwicklung des Landes
Mecklenburg-Vorpommern

Christine Kramer
Staatsrätin in der Behörde des
Senators für Bau, Umwelt und
Verkehr der Freien und Hansestadt
Bremen

Prof. Dr. Peter Ehlers
Bundesamt für Seeschifffahrt und
Hydrographie

Christian Nath
Germanischer Lloyd WindEnergie
GmbH

Jörgen Thiele
Industrie- und Handelskammer
Schwerin

Workshop 5**Teil II****Offshore-Windenergie – Chance für Küsten-
länder und maritime Wirtschaft****Diskussionsthemen**

- ▶ Chancen für die Infrastruktur der deutschen
Hafenwirtschaft – Die Vorstellungen der
Küstenländer
- ▶ Gründungstechnologien als Chance für
maritime Dienstleister und Offshore-Zulieferer
- ▶ Logistik, Service und Wartung von Offshore-
Windenergieanlagen als Chance für Schiffbau
und maritime Dienstleister
- ▶ Offshore-Windenergie als integratives
Element der Schutz- und Sicherheitskonzepte
für die Nord- und Ostsee

Eröffnungsplenum

Begrüßung

durch den Ersten Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg
Ole von Beust

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin,
 sehr geehrte Frau Staatssekretärin,
 sehr geehrte Herren Kollegen,
 sehr geehrter Herr Kommissar,
 meine Damen und Herren Abgeordnete,
 sehr geehrter Herr Präses der Handelskammer,
 meine sehr verehrten Damen und Herren,

ich heiße Sie herzlich zur 5. Nationalen Maritimen Konferenz in der Freien und Hansestadt Hamburg willkommen. Besonders freue ich mich, dass heute die Bundeskanzlerin der Bundesrepublik Deutschland, Frau Dr. Angela Merkel, in Hamburg ist. Herzlich willkommen Frau Bundeskanzlerin!

Meine Damen und Herren,

warum ist diese 5. Nationale maritime Konferenz so wichtig - für die Politik, für Sie, die Sie in der maritimen Wirtschaft arbeiten, aber auch für Deutschland, für Europa? Sie ist deshalb so wichtig, weil die maritime Wirtschaft zeigt, ja beweist, dass Globalisierung nicht nur, wie es von manchen empfunden wird, Unsicherheiten, Risiken oder Bedrohungen mit sich bringt, sondern dass Globalisierung auch für Deutschland und auch für Europa Chancen und Perspektiven eröffnet - für die Firmen und für die Menschen, die in diesen Firmen arbeiten. Die internationale Arbeitsteilung, die ständig zunehmende Zahl der Akteure im Welthandel führen nun mal zu Verkehren weltweit, insbesondere auch zu Schiffsverkehren. Sie führen zu großen Wachstumsimpulsen für den Bereich Logistik, und sie führen zu neuen Aufträgen im Schiffbau. Aus deutscher Sicht hat der Schiffbau mit Sicherheit die Strukturkrise der 70-er und 80-er Jahre überwunden und kann durch Spezialisierung gesicherte Wachstumsraten aufweisen. Also: Aufträge, Gewinne, Arbeitsplätze durch die maritime Wirtschaft, gerade wegen der Globalisierung.

Und darum haben wir auch in der Politik eine besondere Verantwortung denjenigen gegenüber,

die mit ihren Firmen und ihrer Arbeit diese Impulse setzen, auch entsprechende Rahmenbedingung zu schaffen, um weiter international erfolgreich sein zu können - um zu zeigen, dass Globalisierung auch Vertrauen verdient und nicht nur Skepsis. Was heißt das konkret? Lassen Sie mich drei Punkte nennen:

Der 1. Punkt - der gerade für diese Region wichtig ist, für Norddeutschland wichtig ist - ist natürlich, dass um internationalen Handel und vor allem Schifffahrt betreiben zu können, die Infrastruktur dafür vorhanden sein muss. Ich denke hier an die notwendige Vertiefung der Elbe und der Weser. Wir brauchen diese Vertiefung, meine Damen und Herren. Natürlich wird bei der Planung Ökologisches sehr ernst genommen. Und es werden bei der Planung auch die Sicherheitsbedürfnisse der Menschen, die an den Ufern von Elbe und Weser wohnen, sehr ernst genommen. Aber wir brauchen die rasche Vertiefung, um international konkurrenzfähig zu bleiben. Und erlauben Sie mir dazu eine Anmerkung: Ich glaube, es dauert etwas zu lange, bis man so etwas durchsetzen kann. Bei allem Respekt vor Interessen: Schauen Sie, die politische Entscheidung, die Elbe zu vertiefen, ich spreche jetzt aus Hamburger Sicht und aus schleswig-holsteinischer und niedersächsischer Sicht, die Elbe zu vertiefen, ist im Jahre 2000/2001 gefällt worden. Bis das Ganze verwirklicht werden kann, dauert es etwa acht Jahre. Die Baumaßnahme selber, das Ausbuddeln der Elbe dauert drei Monate. Sieben Jahre und neun Monate dauert das Genehmigungsverfahren. Meine Damen und Herren, das ist einfach zu lange. Also: Infrastruktur schaffen und schneller werden.

Der 2. Punkt ist aus meiner Sicht, dass wir bei allen Diskussionen über die Entwicklung der Steuer-gesetzgebung in Deutschland nicht den Fehler machen dürfen, dass wir für die Schifffahrt internationale Standards in Frage stellen. Darum bekenne ich mich eindeutig zur jetzigen Tonnagesteuer, ohne wenn und aber. Ich bin mir da einig mit den Kollegen der norddeutschen Länder und auch mit denen anderer Bundesländer. So sehr ich den Bundesrechnungshof ernst nehme, der hier kritische Fragen gestellt hat. Aber wenn der Bundesrechnungshof eine Frage stellt, erlaube ich mir zu antworten: Die Tonnagesteuer ist so wie sie ist, einfach und richtig.

Lassen Sie mich einen 3. Punkt nennen, der für die ganze Branche wichtig ist: qualifizierten Nachwuchs - auch aus Deutschland - für die unterschiedlichen Bereiche der maritimen Wirtschaft hier in Deutschland auszubilden. Das beginnt bei der nautischen Ausbildung, über die kaufmännische Ausbildung in diesem Bereich, bis hin zur Spitzenausbildung im Bereich der Logistik. Hier ist es notwendig, gemeinsame norddeutsche Ausbildungsverbände und Arbeitsteilung zu schaffen. Wir sind dabei in guten Verhandlungen mit den Ländern, das norddeutsch zu organisieren. Denn eine Wachstumsbranche braucht gut ausgebildete Leute, auch aus der Region, und hier hat die Politik die Aufgabe, diese Ausbildung sicherzustellen.

Meine Damen und Herren,

ich heiße Sie noch einmal in Hamburg ganz herzlich willkommen, freue mich, dass Sie unsere Gäste sind und bin sicher, dass Sie sich in dieser Stadt wohl fühlen werden.

Herzlichen Dank!

**Grußwort
der Parlamentarischen Staatssekretärin
im Bundesministerium für
Wirtschaft und Technologie
und Koordinatorin der Bundesregierung
für die maritime Wirtschaft
Dagmar Wöhrl**

Frau Bundeskanzlerin,
Herr Erster Bürgermeister von Beust,
Herr Kommissar Borg,
meine Damen und Herren,

ich begrüße Sie ganz herzlich zur
5. Nationalen Maritimen Konferenz.

Herr Erster Bürgermeister von Beust,

haben Sie Dank für Ihre freundliche Begrüßung. Ich spreche sicherlich im Namen aller, wenn ich Ihnen für die Gastfreundschaft Ihrer Stadt, den Empfang gestern Abend und die Mitwirkung Hamburgs an der Vorbereitung und Durchführung dieser Konferenz danke.

Frau Bundeskanzlerin,

mit der Bestellung zur Maritimen Koordinatorin haben Sie mir eine faszinierende Aufgabe übertragen. Ich danke Ihnen für Ihr Vertrauen; ich werde es nicht enttäuschen.

Wir danken Ihnen, dass Sie es möglich gemacht haben, gleich zu Beginn der Konferenz zu uns zu sprechen. Mit Spannung erwarten wir Ihre Rede.

Meine Damen und Herren,

die große Zahl der Teilnehmenden zeigt das ungebrochene Interesse der maritimen Wirtschaft im weitesten Sinne an den Nationalen Maritimen Konferenzen. Sie sind unersetzbare Foren der Begegnung zwischen Politik, Unternehmen und Sozialpartnern.

Deutschlands Wohlstand und seine Stellung in der Welt hängen in besonderem Maße von unseren Anstrengungen bei Forschung und Entwicklung sowie unseren Fähigkeiten ab, Forschungsergebnisse in Innovationen zu übersetzen und Wertschöpfungsketten zu organisieren. Dies gilt für die maritime Wirtschaft nicht anders als für die Wirtschaft allgemein. Deshalb stehen Forschung und Entwicklung, Innovation, Bildung sowie Kompetenz- und Nachwuchssicherung im Mittelpunkt dieser Konferenz.

Auf diesem Feld haben wir Einiges zu bieten.

Als Maritime Koordinatorin erhoffe ich mir von den Workshops Analysen unserer Stärken und Schwächen, eine nüchterne Analyse des Entwicklungspotenzials der maritimen Wirtschaft und realistische Perspektiven auf die Zukunft.

Man sollte der Versuchung widerstehen, Klagechöre anzustimmen, weil die Konkurrenz weicher gebettet sei. Solche Töne schaden nur dem Image und schrecken qualifizierten Nachwuchs ab.

Von dieser Konferenz muss vielmehr das Signal ausgehen, dass sich alle Bereiche der maritimen Wirtschaft auf einem Entwicklungspfad in eine gute Zukunft bewegen.

Meine Damen und Herren, Sie sind neugierig auf die Rede der Bundeskanzlerin! Ich will Sie nicht länger auf die Folter spannen! Frau Bundeskanzlerin Sie haben das Wort.

Rede

**der Bundeskanzlerin der Bundesrepublik
Deutschland
Dr. Angela Merkel**

Meine Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Erster Bürgermeister der Freien
und Hansestadt Hamburg, lieber Ole von Beust,
sehr geehrte Frau Maritime Koordinatorin,
liebe Parlamentarische Staatssekretärin
Dagmar Wöhrl,
sehr geehrter Herr Kommissar,
meine Kollegen Minister, Abgeordnete und
die vielen Freunde der maritimen Wirtschaft,

ich begrüße Sie alle ganz herzlich heute hier zur
Fünften Nationalen Maritimen Konferenz in der
Hansestadt Hamburg und freue mich, dass Sie so
zahlreich zu diesem Ereignis gekommen sind.

Ich glaube, die maritime Wirtschaft erfreut sich
in Deutschland einer guten Unterstützung und vieler,
die sich für das Wohl der maritimen Wirtschaft ein-
setzen. Deshalb freuen wir uns als Bundesregierung
natürlich auch, diesen Prozess begleiten zu können
und auf dieser maritimen Konferenz heute mit Ihnen
darüber sprechen zu können, was gut läuft, was ver-
bessert werden muss, wo Deutschland seine Chancen
sieht und wo wir auch politischen Regulierungsbe-
darf haben.

Die maritime Wirtschaft boomt: 6,1 Milliarden
Euro Umsatz allein im Schiffbau. Dennoch müssen
wir nüchtern sagen: So gut die Umsätze auch sind, so
gut die Auftragseingänge sind, so lässt doch die Er-
trags- und Vermögenslage zum Beispiel der Werften
durchaus zu wünschen übrig. Das heißt, wir müssen
versuchen, aus dem Wachstumsbereich dann auch
nachhaltige Erträge zu erwirtschaften, so dass wir
mit den neuen Entwicklungen auch immer wieder
mithalten können.

Der Erste Bürgermeister hat schon darauf hinge-
wiesen: Deutschland bewegt sich hier, wenn wir den
Schiffbau einmal als eine prototypische Branche der
maritimen Wirtschaft nehmen, durchaus in einer
Spitzengruppe der Welt, aber in einem Feld von sehr,
sehr hartem, sehr energischem Wettbewerb, bei dem

wir immer wieder darum kämpfen müssen, unsere
Ausgangsbedingungen so zu gestalten, dass wir mit-
halten können.

Wenn wir sagen, wir sind Schiffbauland Nummer
vier, heißt das auf der anderen Seite, dass Korea,
Japan und China mit sehr viel größeren Anteilen am
Weltschiffbau vor uns liegen. China unternimmt
erhebliche Anstrengungen, um in den nächsten
Jahren zur ersten Schiffbaunation zu werden. Das be-
deutet, dass wir schon allein deshalb, wie das eben
auch Frau Wöhrl sagte, zusehen müssen, dass wir in
hoch spezialisierten, hoch entwickelten Bereichen
unseren Platz finden.

Wir haben im Schiffbau eine Exportquote von
65 Prozent. Das zeigt, wir sind als Exportnation ak-
zeptiert. Wir haben eine Zulieferindustrie, die
9,1 Milliarden Euro an Umsatz erzielt. Sie ist im
Übrigen über die ganze Republik verteilt. Das heißt
also, Schiffbau ist ein gesamtdeutsches Anliegen und
nicht nur eine Spezialität derer, die im Norden
wohnen. Und wir haben eine Zulieferindustrie, die
über Wachstumsraten von 7 Prozent berichten kann.
Unsere Seehäfen befinden sich in einem guten Zu-
stand. Auch hier gibt es Zuwachsraten von 5 Prozent.
Und immerhin sind wir hier in einer Stadt zu Gast,
deren Hafen im Bereich des Containerumschlags den
achten Platz weltweit einnimmt. Das kann sich sehen
lassen und hat natürlich eine Bedeutung über
Deutschland hinaus für die gesamte Europäische
Union. Deshalb sind wir auch sehr dankbar, dass die
Europäische Kommission hier heute durch
Kommissar Borg vertreten ist.

Maritime Wirtschaft hat aus meiner Sicht dann
eine Chance, wenn wir es richtig anstellen, wenn wir
es vernünftig anstellen, wenn wir Bündnisse bilden.
Und deshalb ist es gut, dass die Bundesregierung
einen Maritimen Koordinator für diesen Bereich be-
ruft; deshalb ist es eine gute Tradition, dass Wirt-
schaft, Gewerkschaften und Politik sich immer
wieder um die richtigen Rahmenbedingungen küm-
mern. Und ich denke, die Tradition der Nationalen
Maritimen Konferenzen ist auch eine Ursache dafür,
dass wir heute auf sehr interessante Zahlen blicken
können, aber gleichzeitig überlegen müssen, wie
stehen wir in zwei, fünf oder zehn Jahren auf diesem
Gebiet da.

Den Dialog der Beteiligten immer wieder zu bündeln, das ist also die Aufgabe. Deshalb möchte ich mich auch für die „Initiative LeaderSHIP 2015“ von Herrn Meyer ganz herzlich bedanken, die immer wieder deutlich macht, dass wir die entsprechenden Dinge auch zusammenbringen müssen. Wenn ich davon spreche, die Dinge zusammenzubringen, dann meine ich, dass auf der einen Seite die maritime Wirtschaft durchaus auch Verpflichtungen einght.

Ich möchte dankend sagen, dass wir die Zahl der Auszubildenden in diesem Bereich verdoppeln konnten, dass die Schifffahrt ihre Versprechungen und Zusagen eingehalten hat, wieder mehr Schiffe unter deutscher Flagge fahren zu lassen - wir haben die Zahl von 400 wieder erreicht. Aber auf der anderen Seite muss die Politik auch Verlässlichkeit bieten. Verlässlichkeit heißt zum Beispiel, dass wir weiter zur Tonnagesteuer stehen; Verlässlichkeit heißt, dass wir schauen, dass die Lohnzusatzkosten so sind, dass die Schifffahrt damit leben kann. Die jetzige Bundesregierung steht zu diesen Zusagen. Das wird auch in Zukunft so sein.

Das heißt also, wir versuchen trotz knapper Haushaltsmittel die Dinge so zu organisieren, dass die maritime Wirtschaft eine Zukunft hat. Ich möchte dazu noch einige Beispiele nennen. Sie wissen, dass sich die Bundesregierung mit ihrer High-Tech-Strategie verpflichtet hat, dazu beizutragen, dass bis zum Jahr 2010 drei Prozent des Bruttoinlandsprodukts für Forschung und Entwicklung ausgegeben wird. Und so haben wir auch Schwerpunkte im Bereich der maritimen Wirtschaft gesetzt: Einmal durch das Schiffbau-innovationsförderprogramm für die Jahre 2006 bis 2009, das um 30 Prozent aufgestockt worden ist, und durch das Forschungsprogramm „Schifffahrt und Meerestechnik“, bei dem wir ebenfalls die finanzielle Ausstattung erhöhen, nämlich um rund 50 Prozent.

Wir wissen, dass unsere Häfen eine vernünftige Hinterlandanbindung benötigen. Da sind sicherlich noch nicht alle Probleme gelöst. Aber auch hier ist es so, dass wir in Höhe von 2,2 Milliarden Euro Mittel einsetzen werden, um solche Anbindungen besser zu garantieren.

Ich kann mich dem, was Ole von Beust eben gesagt hat, nur anschließen: Unsere Planungszeiten sind in vielen Bereichen viel zu lang. Ich finde, er hat das eben eindrucksvoll am Beispiel der Vertiefung der Schifffahrtslinien in den Flüssen dargestellt. Ich kann das aber genauso für den Straßenbau sagen; ich kann das für den gesamten Bereich Offshore sagen. Und deshalb ist uns - glaube ich - jetzt ein Durchbruch mit dem Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz gelungen. Manchmal wird gesagt, wenn die Gesetzesnamen zu viele Buchstaben haben, könnten sie nichts Ordentliches sein. Aber bei diesem Gesetz ist das anders. Dieses Gesetz hat ja einen Vorgänger, das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz. Das galt nur für die neuen Bundesländer. Das hat dazu geführt, dass wir in den neuen Bundesländern mit einer Gerichtsinstanz weniger eine Autobahn bauen konnten. Und dass die A 20 so weit reicht, wie sie reicht, ist nur dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz zu verdanken. - Wissen Sie, wer seinen Wahlkreis in Stralsund hat und sein Schicksal an die A 20 gekoppelt hat, dem geht dieser Gesetzesname runter wie Zuckerwatte.

Wir haben dann also gesagt, dass wir die guten Erfahrungen, die wir in den neuen Bundesländern gemacht haben, doch auf ganz Deutschland übertragen und versuchen sollten, für ganz Deutschland kürzere Planungszeiten zu bekommen - nicht nur für Straßen- und Schienenwege, sondern - deshalb statt der alten Bezeichnung Verkehrswegeplanungsbeschleunigungs- nunmehr Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz - auch für Hochspannungsleitungen und zum Beispiel auch für Offshore-Anbindungen; so wird auch im Bereich der Windenergie mit diesem Gesetz ein Zeichen gesetzt. Wir werden insgesamt für über 90 Großprojekte in der Bundesrepublik Deutschland einen kürzeren Klageweg haben, der zu erheblichen Beschleunigungen führen kann. Wer weiß, wie lange heute die Verfahren für Flughafenausbauten, für Hafenausbauten und -vertiefungen dauern, der wird das zu schätzen wissen.

Meine Damen und Herren, wir müssen natürlich auch schauen, wo die großen, neuen und vielleicht noch nicht bis zum Ende ausgeschöpften Möglichkeiten neben dem Schiffbau, neben der Hafenwirtschaft, neben der Hinterlandanbindung liegen. Ich

glaube, dass wir da einen Blick auf die Tiefwasserförderung von Erdöl und Ergas werfen sollten. Wir glauben, dass sich dieser Bereich verdoppeln wird. Und alles, was die technologischen Entwicklungen in diesem Bereich betrifft, gehört auch zur maritimen Wirtschaft. Hier sollte Deutschland versuchen, seinen Teil abzubekommen. Ich werde mich heute Mittag mit dem norwegischen Ministerpräsidenten treffen und wir werden sicher auch über den Erdgasabbau in eisbedeckten Regionen sprechen. Wer sich einmal mit der Frage der Erdgasgewinnung aus dem Stockmann-Feld befasst, wer sich anschaut, wie die zukünftigen Abbaubedingungen sein werden, der wird verstehen, dass Hochtechnologien in diesem Bereich sehr gefragt sein werden.

Von der Offshore-Windenergie habe ich schon gesprochen. Es wird in den nächsten Jahren und Jahrzehnten sicherlich auch der Blick auf die Frage von Energiepotentialen des Meeres zu richten sein, die wir heute überhaupt noch nicht ausreichend nutzen, wenn wir zum Beispiel an Strömungen, an Wellen, an Temperaturunterschiede denken, die wir in Zukunft nutzbar machen könnten. Sie wissen, vor welcher Herausforderung wir in Bezug auf den Klimawandel stehen. Deshalb denke ich, dass wir hier in der maritimen Wirtschaft in Deutschland ganz neue technologische Wege gehen sollten. Ein Land wie Deutschland hat dazu alle Voraussetzungen.

Neben der Frage, wie wir die Wettbewerbsbedingungen durch eigene, nationale Politik verbessern können, müssen wir uns natürlich als Bundesregierung auch die Frage stellen, wie wir der maritimen Wirtschaft in Deutschland international faire Wettbewerbsbedingungen garantieren können. Dabei stehen verschiedene Themen auf der Tagesordnung. Sie alle wissen, wie wichtig es ist, dass die Gespräche in der Welthandelsorganisation zum fairen Handel vorankommen. Sie wissen auch, welche Bedeutung Verfahren bei der Welthandelsorganisation über wettbewerbsverzerrende Produktionsgewohnheiten in anderen Ländern haben. Ich glaube, wir sind uns längst darüber im Klaren, dass wir solche Verfahren als einzelne Mitgliedsländer der Europäischen Union überhaupt nicht mehr führen können. Deshalb sind wir dankbar - an dieser Stelle zeigt sich auch die Kraft der Europäischen Union -, dass wir hier als Europa gemeinsam agieren können.

Bei allen Rangeleien, die es natürlich im Wettbewerb unter den unterschiedlichen Mitgliedstaaten gibt, ist zum Schluss im Kampf um unsere Standards, um das, wovon wir glauben, dass es zu einem fairen Handel gehört, die Europäische Union ein wichtiger Partner, um unsere Interessen geschlossen und einheitlich und damit sehr viel kraftvoller durchzusetzen zu können.

Wenn ich einerseits über die komplizierten Verfahren spreche, die im Schiffbau immer wieder eine Rolle spielen, spreche ich andererseits auch über das Thema Schutz des geistigen Eigentums. Wenn wir im Hochtechnologiebereich, wenn wir im spezialisierten Schiffbau etwas tun, dann müssen wir durchsetzen, dass nicht an anderer Stelle Raubbau an geistigem Eigentum stattfindet. Das wird auch einer der ganz wichtigen Punkte während unserer G-8-Präsidentschaft sein, über die wir mit den anderen Industrienationen sprechen werden. Denn ohne Schutz des geistigen Eigentums werden wir in keinem Hochtechnologiebereich unsere Leistungen adäquat einbringen können. Deshalb gehört das für mich ganz oben auf die Tagesordnung.

Meine Damen und Herren, auch Sie wissen, dass Ihre Erfolge in der maritimen Wirtschaft von der Gesamtlage in der Bundesrepublik Deutschland abhängen. Deshalb gibt es nicht nur Spezialinteressen der maritimen Wirtschaft, sondern deshalb reihen sich die Interessen der maritimen Wirtschaft in die Gesamtinteressen einer wachstumsausgerichteten und beschäftigungsorientierten Wirtschaftspolitik ein. Deshalb wollen wir natürlich auch an dieser Stelle unseren Beitrag leisten.

Sie wissen, dass die Bundesregierung an dem Dreiklang von Sanieren, Reformieren und Investieren ihre Schwerpunkte ausgerichtet hat. Für Sie dürfte natürlich die Entwicklung von Interesse sein, die sich im gesamten steuerlichen Bereich ergibt. Ich weiß, dass auch Ihr Unternehmensbereich an einigen Stellen gegen die Unternehmensteuerreform Einwände oder zumindest Fragen hat. Das Wort, das dabei immer wieder auftaucht, ist die Zinsschranke. Ich darf Ihnen zusagen, dass wir uns das im Gesetzgebungsverfahren noch einmal anschauen werden. Wir wissen um die breite und sehr unterschiedliche Wirkung von unternehmensteuerlichen Maßnahmen.

Auf jeden Fall ist unser Ansinnen, auf gar keinen Fall die Schiffbauindustrie oder die maritime Wirtschaft zu schwächen. Aber wir haben natürlich ein politisches Interesse - da bitte ich auch um Verständnis -, dass wir einen möglichst hohen Anteil der Gewinne in Deutschland versteuern. Das ist ein Punkt, um den wird die Politik immer wieder ringen. Aber wir sind natürlich im Gesetzgebungsverfahren auch gesprächsbereit, um hier die richtigen Akzente zu setzen. Denn wir sind stolz auf das, was geschaffen wurde. Wir wollen das auf gar keinen Fall in irgendeiner Weise wieder in Frage stellen.

Ich glaube, wenn ich sage, wir sind stolz auf das, was wir geschaffen haben, dann sind wir auch stolz, dass es in der maritimen Wirtschaft gelungen ist, sowohl die alten Bundesländer am Wachstum zu beteiligen als auch etwas für die neuen Bundesländer zu finden und beispielsweise dort die Werftindustrie und die Zulieferindustrie zu entwickeln. Wer weiß, welcher Kraftanstrengungen das bedurfte, wer weiß, wie viele Reisen nach Brüssel dafür notwendig waren, wer weiß, welches enge Zusammenwirken auch von Arbeitgebern und Arbeitnehmern an dieser Stelle notwendig war, der kann das, was da erreicht wurde, auch wirklich schätzen.

Aber das, was wir geschafft haben, haben wir gemeinsam geschafft. Deshalb möchte ich an der Stelle auch ein herzliches Dankeschön sagen. Denn es steckt unglaublich viel Engagement dahinter. Ich habe jetzt nur ein Bitte: Ermutigen Sie dann aber auch da, wo immer Sie auch politisch verantwortlich sind, in den neuen und in den alten Bundesländern, im ganzen Norden und meinetwegen auch im Süden, junge Menschen dazu, die entsprechenden Berufe zu erlernen. Es wird dazu kommen, dass wir in wenigen Jahren einen Fachkräftemangel haben - einen Fachkräftemangel sowohl bei den Facharbeitern als auch bei den Ingenieuren. Und ich sehe schon voraus, dass wir in Deutschland - als die IngenieurNation - eines Tages dastehen und feststellen müssen, dass wir leider nicht genügend junge Menschen davon begeistert haben, eine solche Ausbildung aufzunehmen, und in den entsprechenden zukunftsweisenden Bereichen keine hinreichenden Ausbildungsmöglichkeiten garantieren können. Deshalb ist mein Plädoyer auch an alle, die Freunde der maritimen Wirtschaft sind: Reden Sie über die Technologien,

reden Sie über die Fortschritte, über das, was es an spannenden Möglichkeiten dort gibt, von der zukünftigen Energieerzeugung bis zum Betrieb von Häfen und zum Bau von Schiffen. Denn es wäre jammerschade, wenn wir anschließend nicht das nötige Facharbeiter- und Ingenieurpotential hätten.

Meine Damen und Herren, für mich ist die maritime Wirtschaft ein Bereich, der Zukunft hat. Für mich ist die maritime Wirtschaft ein Bereich, der sehr, sehr vielfältig ist, dessen Bedeutung wir in ganz Deutschland sicher noch stärker bekannt machen müssen. Deshalb ist es auch so wichtig, dass die maritime Politik in der Bundesregierung koordiniert wird.

Ich glaube, dass Sie heute mit Ihren verschiedenen Podiumsdiskussionen interessante Akzente setzen. Wir werden das Ganze dann bündeln.

Ich verspreche Ihnen, dass die Bundesregierung, was sowohl die EU-Präsidentschaft und die G-8-Präsidentschaft im nächsten Jahr als auch die national notwendigen Maßnahmen anbelangt, immer ein Ohr, und zwar ein offenes, für die maritime Wirtschaft haben wird, weil wir Ihren Bereich als einen zukunftsweisenden Bereich für Arbeitsplätze, für Wachstum und für ein modernes Deutschland sehen.

Deshalb herzlichen Dank, dass ich heute hier bei Ihnen sein durfte.

Rede des Mitglieds der Europäischen Kommission Dr. Joe Borg

„What can a Maritime Policy do for Europe?“

Madame Chancellor,
Federal Ministers,
Dear Participants,

I am honoured to address such a distinguished gathering, at this, Germany's National Maritime Conference on a future maritime policy for Europe.

We are living through exceptional times – times where change seems to be the order of the day. Globalisation and modern technology have brought about new opportunities and new challenges to which we need to be able to apply new strategies and new thinking. Other trends whether in the form of an ageing population, falling levels of growth or increased competition from abroad, are also upon us and too require an immediate response.

With a view to meeting these challenges, we need to take a strategic look at the things we do best: enhancing the ones in which we perform to the highest standards and in which we can obtain the maximum return on our inputs. One such area, identified by President Barroso at the outset of this Commission's mandate, is maritime affairs.

The maritime sector has experienced high growth rates over the past few years and has been at the cutting edge of innovation. It has also performed well vis a vis our competitors. Europe also has an established maritime tradition and Europeans have long enjoyed a close relationship with the seas.

The shape and form that a future Maritime Policy could take is the subject of a Green Paper issued by the Commission in June of this year. This paper presents the prevailing situation and seeks to stimulate an exchange of ideas by raising questions as to what benefits we can hope to have from a new, integrated and wide-ranging maritime policy for the Union.

We believe that the maritime sector can become a flagship for Europe. We also believe that the best way for it to do this, is by widening its scope to encompass all the segments of the economy having a maritime slant.

The idea behind our drive for an all-encompassing approach to the maritime economy is simple. This is a multi-faceted sector, with multiple actors acting at a variety of levels: regional, national, European and international. The oceans and seas also know no boundaries and are thus difficult to manage. Finally, the oceans and seas are a fragile resource that must be preserved.

In light of this reality, and fuelled by the positive response we have received thus far, we are pushing ahead in an attempt to bring together the branches that make up the maritime economy to work together, to produce synergies, to maximise output and to offer better growth and employment prospects.

The reasons for an integrated approach are clear. The oceans and seas, and the ways in which we use them, have changed dramatically in recent years. Seaborne trade, for example, has grown by about 400% in the past 40 years; coastal and marine tourism are booming; we are moving towards deep-sea drilling for oil and gas; and new sectors are emerging such as renewable energy and blue biotechnology.

Cutting edge technology offers new possibilities for development all the time and we need to be able to take advantage of this in a structured manner.

The health of our oceans and seas is also at stake. Man's exploitation has left its mark through activities which have been carried out unsustainably. Clearly this cannot continue as we are threatening the very foundations upon which a substantial part of Europe's wealth, and health, depend.

Ladies and Gentlemen,

As part of this Commission's drive to 'do business better', we are developing policies in the EU in a new way: through extensive consultation and stakeholder-led initiatives. We, as decision-makers want to

make sure that policy-making is conducted with you in mind: over the long-term to give you the stability you need and to cater for your realities.

This approach to policy-making is further underpinned by the similar, inherent need in maritime affairs, to move away from the sectoral approaches of the past to a more coherent way of thinking. We need to bring the individual threads together to weave an all-embracing vision for the maritime sector. It is my belief, that it is precisely the interactions between different maritime activities that we must understand, if we are to make sense of our relations with the oceans and thereby maximise the benefits we derive from them.

We have long invested in developing policies for shipping, ports or shipbuilding, or to protect the marine environment and its rich resources. Yet I am not sure that this has been consistently done with the broader picture in mind. By and large, it is Europe's land-based space that has been the beneficiary of Europe's policy-makers' attention. It is now time, I feel, to bring the pieces of the puzzle together and to give Europe's oceans and seas their rightful place in the ongoing process of building a better Europe.

As I indicated at the outset, globalisation and technology are contributing to an intensification of international trade – 90% of which is carried by sea. Europe will depend ever more on the competitiveness of its seaports and its complex web of multimodal logistics, its shipping industry, high-tech shipyards and its marine equipment sector, if it wishes to remain a leader in world trade.

It will need to depend ever more on knowledge and research, critical for bringing innovative products and solutions to the marketplace and for resolving some of the issues of sustainable development that we are faced with.

Foremost amongst these is the formidable challenge posed by climate change. In many ways, the oceans are key to understanding more of what is happening to our planet. Coastal regions will be the first to be affected by sea rising levels. We need therefore, more and better marine research to help us predict weather trends and the impact these may

have over the longer term. We also need to avoid much of the overlapping and duplication of efforts that exists today in order to target our often limited research funds. This calls for closer integration in marine science and research at a European level.

Energy is yet another variable in the mix. This is an issue that is also firmly at the top of our agenda. To improve the security of energy supply we need access to more and different types of energy. We cannot avoid continuing current offshore oil and gas operations – conscious however that these are finite resources. Yet we must diversify entry routes for energy into Europe, relying on the safe maritime transport of these energies. Maritime transport must also be further encouraged through short sea shipping and the motorways of the sea. And finally, in order to reduce our dependence on imported oil and gas, it is clear that Europe also needs to continue developing renewable sources of energy, including expanding offshore wind energy and working on the future exploitation of wave energy.

Ladies and Gentlemen,

There can be no doubt that the way in which we organise our economic activities related to oceans and seas is important. The high level of participation at this Conference reminds us that this is so - in Germany, as in other parts of the Union.

The maritime sector in Germany accounts for almost 36 billion EUR and provides an estimated 280,000 jobs, excluding fisheries. Germany forms a strong component of the world merchant fleet of which the European share is 40%. Commercial shipping and port operations account for a third of the economic value of the maritime cluster and German seaports are seen as important new growth areas for employment, notably in the field of logistics.

European shipyards and their suppliers lead the world market in terms of technology and turnover, and Germany is the number one in shipbuilding and ship repair in Europe. That the maritime economy is a substantial component of the European economy can be seen at almost every turn – and possibly nowhere else is this more apparent, than in Germany.

Our shipping companies and equipment manufacturers are among the most competitive in the world, and so are our shipyards. Here in Hamburg we have the world's biggest centre for ship financing. The shipping industry is booming. And we have, arguably, the world's best training and certification bodies right here on our doorstep.

Yet despite these achievements, we still have certain demons to deal with.

Some of our competitors try to undercut our operations, compromising along the way: quality, safety and value for money. In an attempt to level out the playing field, some in Europe may be tempted to do the same. Employment levels in maritime related industries are also declining, particularly with respect to qualified, experienced and able seamen. These clearly affect our ability to compete on world markets. Our shipping industry and our shipyards will not remain world leaders if they do not continue to outperform others in terms of quality, safety, efficiency and value for money. Our skilled seafarers and those who aspire to maritime careers, in the widest sense of the word, will not find jobs if they are not sufficiently qualified.

Ladies and Gentlemen,

Seizing business opportunities is your role. Our role is supporting you to do that and it is exactly here that Europe has value to add. By looking at policies for the maritime sector from an integrated perspective, we can ensure that a coherent vision for this sector is translated into reality. Yet to help us do this, we need to know what you need.

The European Commission's Green Paper on a future EU Maritime Policy already makes suggestions about a number of issues.

For example with respect to clusters, the Green Paper asks: what is the role of maritime clusters in increasing competitiveness? Can the competitiveness of various maritime sectors be enhanced and their productivity strengthened, if a common understanding can be developed of the interrelationships between them? We are interested to hear what you think about clusters particularly given the experience of LeaderSHIP 2015.

Another area that the Green Paper looks at is better regulation. In your businesses you invest in products designed to last for years. We know that you therefore need a conducive and stable business environment, and this is indeed our responsibility to provide. But we also know that many of our most competitive industries are active where international standards are the highest. We have every interest to maintain those high regulatory and technological standards. Double hull tankers, manufactured by the world leader right here in North Germany, is ample demonstration of this. Thanks to efforts on the regulatory side to make double-hull tankers the norm, and on the industrial side to build them, our seas are better protected from oil spills which benefits both industry and the environment.

Knowledge is also crucial. It is often the answer to problems, the key to progress and is certainly the basis for good decision-making. This is why I believe knowledge must be a cornerstone of any maritime policy. But to build our policies on knowledge we need information based on sound data. In too many cases, we are still short of data or have data collections which are scattered, stored in heterogeneous formats and where monitoring is sporadic.

The management and surveillance of marine resources would profit enormously if data were shared. A case in point is surveillance systems to track activity on the seas. Whilst there is a lot of thinking and co-operation on bringing systems together, each Member State has different agencies or government bodies – in shipping, fisheries or immigration - using that data. It would make sense to develop systems that can interface and provide a complete picture of a given situation within the shortest possible time. If the appetite for this was there, a European Marine Observation and Data Network could also be established.

As policy-makers, we must ensure that the right procedures are in place to deliver results to industry and governments as fast as possible. This is why we support, and will continue to support, the establishment of European Technological Platforms, such as the waterborne platform within the transport sector. These technology platforms bring together

industry, researchers and policy-makers to develop a shared strategic research agenda in a way not previously seen.

Marine spatial planning is another tool that should be more widely applied, to manage and plan the uses of Europe's marine and coastal areas. In the Green Paper, we have recognised that as maritime activities continue to thrive, there will be increasing competition between them for the use of European coastal waters. Without some form of planning, investment decisions may be hampered by uncertainty. Although decisions should certainly continue to be taken at a national, regional or local level, a degree of commonality between the systems, or in other words a common framework for marine spatial planning will be needed, namely to ensure that decisions affecting large marine regions and ecosystems or affecting cross-border activities, such as shipping routes, are dealt with subject to the same principles and in a coherent manner across Europe's seas and oceans.

Ladies and Gentlemen,

Consultation on these, and other, ideas expressed in the Green Paper is now well underway. We shall spare no effort to ensure that continues and I encourage you to make your opinions heard.

We have been working closely with institutional stakeholders which are key to the development of this process, and with the Member States, who have already contributed much to the preparation of the Green Paper itself. The Austrian Presidency supported us with a positive reference to the Green Paper in the conclusions of the European Council in June this year. And the current Finnish Presidency has been similarly supportive, organising a series of discussions on the Green Paper. They are currently preparing a report of Member States' discussions to date.

In 2007, we are counting on the German Presidency to take the process the next step forward.

I am delighted that the Federal Government has decided to include Maritime Policy as one of the priorities in its EU Presidency programme. In the first half of the new year, the consultation of stakeholders on our proposal will enter a decisive phase. It will culminate in a major conference in early May, towards the end of the consultation process, which the German Presidency and the Commission will organise at a high political level.

The debate at, and the conclusions of, this conference will help us summarise the views of EU Member States, regional authorities and stakeholders. It will also enable the Commission to report on the results of the consultation and propose where concrete action can be taken.

As a coastal state and major maritime power, Germany clearly has a vital interest at stake here, and I count on all of you to contribute actively in the stakeholder consultation that has already started.

(Turning to Merkel) Your leadership in this process towards an integrated Maritime Policy for the EU is not only most welcome – but also most necessary.

Thank you.

Abschlussplenum

Berichte aus den Workshops

Bericht aus Workshop 1

„Werften und Schiffbauzulieferindustrie – mit Ausbildung und Innovation wettbewerbsfähig in die Zukunft“

Bernard Meyer

Geschäftsführer der Meyer Werft GmbH

In Workshop 1 wurden insbesondere die Themen „Forschung und Entwicklung“, „Innovation“ und „Ausbildung“ behandelt. Lassen Sie mich die Ergebnisse wie folgt zusammenfassen:

Schiffbauindustrie und Wissenschaft haben im Workshop-Teil A die technisch-wissenschaftlichen Herausforderungen einer schiffbaulichen Innovationsoffensive vorgestellt, für deren Umsetzung auf der Basis der „Hightech-Strategie Deutschland“ und der neuen Möglichkeiten der Innovationsförderung nunmehr gute finanzielle Voraussetzungen bestehen.

Um den Forschungsbedarf und die vorgesehenen Entwicklungs- und Innovationsprojekte zügig in beschäftigungswirksame Produkte und produktivitätssteigernde Prozesse zu überführen, bedarf es verbesserter Rahmenbedingungen für Forschung, Entwicklung und Innovation (FEI). Bei der Innovationsförderung erfordert dies den Verzicht auf die bedingte Rückzahlbarkeit von Fördermitteln.

Forschung, Qualifizierung und Mitarbeiterkompetenzen als Schlüssel der maritimen Zukunft sind in Teil B des Workshops diskutiert worden. Es bestand Einigkeit darüber, dass diese Bereiche neben Forschung und Innovation Schlüsselfaktoren für die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen darstellen. Vor allem der aktuelle Ingenieurmangel könnte sich als Bedrohung für die technologische Spitzenposition dieses Industriesektors entwickeln.

Deshalb muss die Ausbildung von Ingenieuren als nationale Aufgabe verstanden werden. Es müssen mehr junge Menschen für ein Studium in dieser Fachrichtung begeistert werden. Um die vorhandenen Studienplatzkapazitäten zu füllen, muss die Attraktivität der Schiffbau-Studiengänge gesteigert werden. Hierzu bedarf es der engen Zusammenarbeit

der Wissenschaft, des Bundes und der Länder, der Hochschulen sowie der Industrie. Ziele müssen der Erhalt und ggf. die Erweiterung der vorhandenen Ausbildungskapazitäten und die Wiederbesetzung vakanter Professuren sein.

Eine länderübergreifende Arbeitsgruppe „Schiffbauliche Hochschulausbildung und Forschung“ soll eingerichtet werden und wird bis zur nächsten Maritimen Konferenz 2008 konkrete Maßnahmen erarbeiten.

In einer Kooperation zwischen Werften und dem Sozialpartner soll ein Arbeitskräftepool zur Vermeidung von Entlassungen in Phasen der Unterbeschäftigung in einem Pilotprojekt erprobt werden. Zudem müssen Maßnahmen zur Förderung und Erweiterung von Mitarbeiter-Know-how über zielgerichtete Weiterbildungsformen in diesen Prozess mit eingebunden werden.

Schließlich und endlich haben wir, Frau Staatssekretärin Frau Wöhrle, auch „LeaderSHIP Deutschland“ vorgestellt

Im Rahmen der Zukunftsstrategie „LeaderSHIP Deutschland“ ist die deutsche Schiffbauindustrie zu Investitionen bis 2009 in Höhe von einer Mrd. Euro bereit. In diesem Zusammenhang erneuert die Industrie auch ihr Angebot, die Anzahl der Ausbildungsverhältnisse um 10 % zu erhöhen. Die Zahl der Mitarbeiter soll gehalten bzw. weiter ausgebaut werden.

Für den Bereich der Forschung und Entwicklung bekräftigt die Industrie nochmals ihre Absicht, durch die Erhöhung ihres Anteils das Ziel, bis 2009 im Bereich der FuE ein Gesamtvolumen von rd. 120 Mio. Euro (Industrie- und öffentliche Fördermittel) zu erreichen.

Im Bereich der Innovationen sollen die bisherigen Vorhaben mit einem Gesamtvolumen von 380 Mio. Euro realisiert werden. Dies würde allerdings auch einen Fördermittelbedarf von ca. 75 Mio. Euro bedeuten.

Um diese Vorhaben auch realisieren zu können, sind Entlastungen an anderer Stelle notwendig. So

müssen sich die Rahmenbedingungen insbesondere durch den Verzicht der bedingten Rückzahlbarkeit bei der Innovationsförderung, der Einführung einer pauschalierten Garantierückstellung, der internationalen Harmonisierung der Versicherungsteuer und der Einführung eines wettbewerbsfähigen CIRRSystems spürbar zugunsten der Schiffbauindustrie ändern.

Zudem müssen die Unternehmen der Schiffbauindustrie die Möglichkeit zur Erwirtschaftung der für die Investitionen notwendigen Mittel erhalten. Aus diesem Grund halten wir im Rahmen der geplanten Unternehmenssteuerreform den Verzicht auf die Zinsbesteuerung bei Fremdfinanzierungen im Bereich des Schiffbaus für eine unverzichtbare Voraussetzung.“

Herzlichen Dank.

Bericht aus Workshop 2

„Meerestechnik – Ressourcen aus dem Meer – Wachstumsmarkt für die Meerestechnik“

Dietrich Austermann

**Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr
des Landes Schleswig Holstein**

Die maritime Wirtschaft wird auch heute noch eher unterschätzt. Mit einem Umsatzvolumen von mehr als 36 Milliarden Euro und etwa 215.000 direkten Arbeitsplätzen ist sie ein wichtiges Segment der deutschen Wirtschaft. Im Vergleich dazu: Die Luft- und Raumfahrtindustrie erzeugt etwa die Hälfte des Umsatzes und bietet deutlich weniger als die Hälfte an Arbeitsplätzen – dennoch sind die eingesetzten Fördermittel immer noch um ein Vielfaches höher. In beiden Feldern sind hohe Aufwendungen für Forschung und Entwicklung erforderlich um auf dem Weltmarkt bestehen zu können. Die ständig kürzer werdenden Innovationszyklen erfordern immer schnellere Produktinnovationen, das bedeutet Investitionen in Innovation, Forschung und Technologien. Hierfür ist die Unterstützung des Staates auch weiterhin unerlässlich. Es wurde deshalb begrüßt, dass im Rahmen der Hightech-Strategie der Bundesregierung zusätzliche Mittel für die Meerestechnik eingestellt wurden.

Für den Meeresbergbau wurden über die gesamte Wertschöpfungskette hohe Wachstumsraten und große Chancen auf dem Weltmarkt gesehen. Ressourcen aus dem Meer sind aus der Sicht der Workshopteilnehmer heute weltweit aktueller denn je. Von Bedeutung sind dabei neben Öl und Gas auch die Bunt-, Edel- und Sondermetalle in Manganknollen, die zum Beispiel für die Produktion von Solarzellen eingesetzt werden. Das heißt, diese Wertstoffe werden auch benötigt, um Produkte für den Umweltschutz zu produzieren.

Maritime Technologien können durch mehr Forschung und Weiterentwicklung die Basis für großes wirtschaftliches Wachstum und damit viele neue Arbeitsplätze darstellen. Es bestand die einhellige Auffassung, dass die deutschen Unternehmen in den Meeresbergbautechnologien weltweit führend sind. Die deutsche Spitzenposition am Weltmarkt kann

aber nur mit innovativen Systemtechnologien behauptet werden.

Hohes Wertschöpfungspotenzial wird in den Technologien zur Erschließung und Nutzung neuer Fördergebiete für Öl und Gas im Offshore-Bereich und in eisbedeckten Schichten gesehen. Die Nutzung von Lagerstätten unter dem Meer stellt extreme Anforderungen an die Technik und dürfte eine der weltweit größten technologischen Herausforderungen sein. Die prognostizierte Energieverknappung und die abnehmenden Eisdicken in der Arktis erfordern die Entwicklung neuer Technologien für Gewinnung und Transport von Öl und Gas unter diesen extremen Bedingungen.

Ein besonderes Thema mit erheblicher Tragweite ist die Forschung zur Gewinnung von Erdgas aus marinen Hydratlagerstätten und die sichere Deponierung von CO₂. Die Rohstoffreserven bei Gashydraten entsprechen den Energiereserven von Öl und Gas an Land. Hier ist die deutsche Meeresforschung weltweit führend. Jetzt geht es darum, die Erkenntnisse aus der Grundlagenforschung in die Anwendung umzusetzen. Neue Techniken müssen für Abbau, Transport und Aufbereitung durch Forschung und Entwicklung gefunden werden. Forschung und Anwendung sollten um einen Ausgleich von Nutzen und Ressourcenschutz bemüht sein. Dies kann insbesondere mit der Methangewinnung und der CO₂-Deponierung geschehen.

Zusammenfassend bescheinigten die Workshopteilnehmer den deutschen Meerestechnik-Unternehmen höchste Kompetenz. Dennoch gab es zwei ganz wesentliche Verbesserungsmöglichkeiten:

- stärkere Systemorientierung und
- Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Wissenschaft.

Die folgenden Vorschläge aus dem Workshop sollten kurz- bis mittelfristig weiter verfolgt werden:

- ▶ Um die Entwicklung der nächsten Jahre effektiv zu gestalten sollte ein nationaler Masterplan mit Empfehlungen für eine künftige maritime Technologiepolitik, eine kohärente Bundespolitik und

eine mit den Ländern abgestimmte maritime Politik erstellt werden.

- ▶ Um eine bessere Integration der vielfältigen Themenfelder, Sektoren und Strukturen im maritimen Bereich zu erreichen, sollte die Einrichtung einer „Nationalen Agentur für maritime Angelegenheiten“ (NAMA) geprüft werden.
- ▶ Die Förderung von systemorientierten „Leuchtturmprojekten“ nimmt an Bedeutung zu und sollte künftig intensiviert werden. Die Unterstützung sollte sich aber nicht ausschließlich auf „Leuchttürme“ konzentrieren, sondern muss auch andere, wirtschaftlich interessante Projekte zulassen.
- ▶ Die Zusammenarbeit zwischen Forschung und Wirtschaft muss intensiviert werden. Erforderlich ist ein Bewusstseinswandel in Wissenschaft und Wirtschaft, um die bisherige strukturelle Trennung zwischen Forschung und Wirtschaft zu beseitigen.

Bericht aus Workshop 3

„Zukunftsperspektiven der deutschen Seehäfen“

Gunnar Uldall

Senator für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg

- I. Die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der deutschen Seehäfen nimmt zu
 - ▶ Die deutschen Seehäfen fungieren als Schnittstellen des Land- und Seeverkehrs sowie Drehscheiben des nationalen und internationalen Warenaustausches und haben als maritime Logistik- und Dienstleistungszentren sowie Industriestandorte eine große regionale, aber auch überregionale Bedeutung für die gesamte deutsche Volkswirtschaft.
 - ▶ Die deutschen Seehäfen sind für die außenhandelsorientierte deutsche Volkswirtschaft sowie für Wertschöpfung und Beschäftigung am maritimen Standort Deutschland an Nord- und Ostseeküste unverzichtbar.
 - ▶ Die Seehafenwirtschaft stellt eine boomende Wachstumsbranche in Deutschland dar. Die Nachfrage nach ihren Leistungen wird auch zukünftig steigen. Damit können erhebliche positive Arbeitsmarkteffekte verbunden sein. Mit 2,7 Mio. Beschäftigten ist die Logistik eine der wichtigsten Schlüsselbranchen. Rund 300.000 Arbeitsplätze sind davon direkt und indirekt hafenabhängig.

Die Regierungen des Bundes und der Länder sowie Hafenwirtschaft und Gewerkschaften erkennen die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der deutschen Seehäfen an und stellen sich ihrer Verantwortung.
- II. Der Seehafen- und Logistikstandort Deutschland muss gestärkt werden.
 - ▶ Aufgrund der zentralen Lage in Europa sowie seiner starken Wirtschaftskraft als Industrie- und Dienstleistungsstandort ist Deutschland ein

bedeutender Logistikstandort. Die deutschen Seehäfen als Logistikzentren des deutschen Außenhandels nehmen dabei eine zentrale Rolle war.

- ▶ Für den Wirtschafts- und Logistikstandort Deutschland ist ein effizientes und leistungsfähiges Transport- und Logistiksystem von zentraler Bedeutung. Es muss insbesondere den Anforderungen von Produktion und Distribution entsprechen.
- ▶ Durch die Setzung günstiger verkehrspolitischer Rahmenbedingungen kann die Leistungsfähigkeit der deutschen Seehäfen deutlich gesteigert werden. Neben der bedarfsorientierten Bereitstellung von Verkehrs- und Seehafeninfrastrukturen sowie der Schaffung eines günstigen ordnungspolitischen Rahmens geht es auch um eine bessere Vernetzung und Vermarktung des Seehafen- und Logistikstandortes Deutschland. Dabei sollte Kooperation vor Konkurrenz stehen.

Bund und Küstenländer werden zur Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland in bewährter Zusammenarbeit die „Gemeinsame Seehafenplattform“ fortschreiben und dabei auch die Strategie für die see- und landseitige Anbindung der Häfen fortentwickeln. Die nationale Seehafenkonzeption wird in die Erarbeitung des Masterplans „Güterverkehr und Logistik“ eingehen. Die Hafenwirtschaft wird sich konstruktiv an den konzeptionellen Arbeiten beteiligen.

- III. Die bedarfsorientierte Anpassung der Verkehrs- und Hafeninfrastruktur ist notwendig.
 - ▶ Die dynamische Entwicklung in den deutschen Seehäfen ist hoch erfreulich für den Seehafenstandort Deutschland. Zugleich erwachsen aus dem aktuellen und zukünftig zu erwartenden Hafenboom verkehrliche Herausforderungen. Erste Kapazitätsengpässe in den deutschen Seehäfen, insbesondere auf den Seehafenhinterlandanbindungen, treten bereits zeitweise schon auf. Eine Anpassung der Leistungsfähigkeit der deutschen Seehäfen an die prognostizierten Erfordernisse ist geboten.

- ▶ Der Bund hat eine Seeverkehrsprognose in Auftrag gegeben, um das zu erwartende Umschlagswachstum in den deutschen Seehäfen der kommenden Jahre zu konkretisieren.
- ▶ Ein entschlossener Ausbau der Infra- und Suprastruktur der deutschen Seehäfen ist notwendig. Dies umfasst auch Investitionen in die Verbesserung der seewärtigen Zufahrten und der Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen.
- ▶ Bund und Länder haben in gemeinsamer Anstrengung ein verbessertes und vereinfachtes Planungsrecht auf den Weg gebracht, dass eine Verkürzung der Planungszeiten ermöglicht.
- ▶ Der Bund hat fast alle Projekte „erster Priorität“ des Bundesverkehrswegeplanes (2003-2015) zur Verbesserung der Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen in dem neuen Investitionsrahmenplan (2006-2010), der derzeit mit den Ländern abgestimmt wird, aufgenommen. Insgesamt ist eine Investitionssumme von 5,1 Mrd. Euro vorgesehen. Davon entfallen auf Bundesschienenwege und Bundesfernstraßen jeweils rd. 2,2 Mrd. Euro und auf die Bundeswasserstraßen rd. 0,7 Mrd. Euro. Folgende beispielhafte Verkehrsinfrastrukturprojekte würden die Leistungsfähigkeit des Logistik- und Seehafenstandortes Deutschland nachhaltig verbessern:
 - o der Neubau der Y-Trasse
 - o der Neubau der A 14 Schwerin – Magdeburg
 - o der Ausbau der Stecke Oldenburg-Wilhelmshaven / Langwedel-Uelzen
 - o Weiterbau der A 20 von Lübeck (A 1) nach Stade (A 26) mit Elbquerung
 - o die Fahrrinnenanpassungen von Außen- und Unterweser sowie Außen- und Unterelbe

Küstenländer und Hafenwirtschaft begrüßen die derzeit vorliegenden Projekte des neuen Investitionsrahmenplans nachdrücklich. Der Bund wird die Projekte zur Verbesserung der seewärtigen Anbindungen und der Hinterlandanbindungen der

deutschen Seehäfen, die in dem neuen Investitionsrahmenplan (2006-2010) enthalten sein werden, so zeitnah wie möglich realisieren.

Die Küstenländer werden ihre Hafeninfrastrukturen bis 2012 für ca. 4,3 Mrd. Euro ausbauen.

Die Hafenwirtschaft wird in den Ausbau ihrer Terminals bis 2012 ca. 3,2 Mrd. Euro investieren.

Um eine zeitnahe Realisierung der erforderlichen Projekte „Hafenquerspanne“ in Hamburg und der „Küstenautobahn“ zu ermöglichen, suchen Bund, Küstenländer und Hafenwirtschaft nach alternativen Gestaltungs- und Finanzierungslösungen.

IV. Die Wettbewerbsbedingungen müssen auf europäischer Ebene harmonisiert werden

- ▶ Aufgrund von Harmonisierungsdefiziten auf EU-Ebene kommt es zu internationalen Wettbewerbsverzerrungen zu Ungunsten der deutschen Seehafenwirtschaft. Gleiche und faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den europäischen Seehäfen sind deshalb anzustreben. Um dieses Ziel zu erreichen, sind auch nationale Handlungsspielräume bei der Umsetzung von EU-Vorgaben zu nutzen.

Der Bund hat mit dem neuen Energiesteuergesetz die gesetzliche Voraussetzung geschaffen, die eine Senkung der Mineralölbesteuerung beim Seehafenumschlag von derzeit 47 Cent/Liter auf 6 Cent/Liter vorsieht. Das entsprechende Notifizierungsverfahren zur beihilferechtlichen Genehmigung durch die EU-Kommission wurde eingeleitet. Der Bund wird sich dafür einsetzen, dieses Verfahren möglichst kurzfristig erfolgreich abzuschließen.

Bund, Küstenländer, Hafenwirtschaft und Gewerkschaften haben sich gemeinsam erfolgreich für die gebotene Ablehnung des „Port Package II“ eingesetzt. Eine enge Zusammenarbeit wurde auch für das laufende Konsultationsverfahren der EU-Kommission zur künftigen europäischen Seehafenpolitik vereinbart.

Der Bund wird sich ebenfalls dafür einsetzen, die Wettbewerbsverzerrungen durch die gegenüber den

Westhäfen abweichenden Bestimmungen unter anderem zur Einfuhrumsatzsteuer und zu den Trassenpreisen zu verringern.

IV. Neue Arbeitsplätze sollen am Seehafenstandort Deutschland geschaffen werden

- ▶ Die deutschen Seehäfen partizipieren besonders stark an dem rasanten Wachstum des Außenhandels und der globalisierten Güterströme. Aufgrund der dynamischen Entwicklung konnten und werden zukünftig auch zahlreiche neue direkte und indirekte Arbeitsplätze geschaffen werden. Die deutsche Hafenwirtschaft fungiert als „Job-Maschine“.
- ▶ Durch geeignete Qualifizierungsmaßnahmen kann auch Langzeitarbeitslosen eine neue Perspektive auf Arbeit in dem wachsenden Arbeitsmarkt der Hafenwirtschaft geboten werden.

Die Seehafenbetriebe werden in Zusammenhang mit ihren Investitionen der Schaffung neuer Arbeitsplätze eine hohe Priorität einräumen.

Zusätzlich werden die Seehafenbetriebe ihre Anstrengungen forcieren, um 2.000 Langzeitarbeitslose wieder in den Arbeitsmarkt bis 2012 zu integrieren. Für die Qualifizierung der 2.000 Langzeitarbeitslosen wird der Bund rd. 80 Mio. Euro zur Verfügung stellen.

Die Küstenländer werden ihre starken Bemühungen, um Beschäftigung in den Seehäfen zu schaffen, aufrechterhalten.

Die Gewerkschaften werden sich in bewährter Weise kooperativ und nachhaltig für qualifizierte Beschäftigung, Aus- und Weiterbildung einsetzen und die Prozesse tarifpolitisch flexibel begleiten. Dabei orientieren sie sich - im Rahmen ihrer wirtschafts- und beschäftigungspolitischen Verantwortung - wie bisher an den sich wandelnden Anforderungen im Hafenbereich.

VI. Eine Leistungssteigerung durch innovative Seehafentechnologien muss erreicht werden

- ▶ Der infrastrukturelle Ausbau der Seehäfen und ihrer Verkehrsanbindungen reicht nicht aus, um zeitnah eine Leistungssteigerung zu erzielen und ist auch aufgrund eines z.T. bereits heute schon stark begrenzten Platzangebots nicht allorts immer möglich.
- ▶ Um die Leistungsfähigkeit und Effizienz der Hafen- und Verkehrsinfrastrukturen dennoch sichern und steigern zu können, sind zukunftsweisende technologische Innovationen bereits heute notwendig,

Der Bund wird die Seehafenwirtschaft mit dem neuen Technologieprogramm „Innovative Seehafentechnologie“ (ISETEC II) unterstützen und auf die künftigen Herausforderungen vorbereiten. Dazu werden Fördermittel in einer Größenordnung von rd. 30 Mio. Euro eingeplant. Erste Projekte werden voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2007 starten können.

Die Küstenländer werden die Initiative des Bundes unterstützen.

Bericht aus Workshop 4 „Deutsche Seeschifffahrt im internationalen Wettbewerb“

Konsul Horst Rahe
Senator E.h., Geschäftsführender Gesellschafter der Deutschen Seereederei GmbH

Bereits der Titel unseres Workshops macht deutlich, in welchen Rahmen unsere Diskussion heute eingebettet war. Die Schifffahrtsbranche ist ein globalisiertes Geschäft, die deutsche Seeschifffahrt steht in einem starken internationalen Wettbewerb. Im Fokus des Workshops standen dabei die Themen Ausbildung und Beschäftigung.

Es ist sehr deutlich geworden, dass der Mangel an gut qualifiziertem Personal zur Besetzung der Schiffe nicht nur ein ökonomisches Problem, sondern gerade auch ein Sicherheitsproblem ist.

Diesem Problem haben wir uns nicht rechtzeitig gestellt. Wir alle wissen, dass in dem letzten Jahrzehnt zu wenig Ausbildung in der deutschen Seeschifffahrt stattgefunden hat, bzw. dass darüber hinaus zu viele Ausgebildete von den Lotsen und anderen Wirtschaftsbranchen von den Reedern abgeworben wurden.

Wenn die Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge aufgrund dieses Mangels nun weiter als derzeit zurückgehen würde, dann würde ein notwendiges offensives Ausbildungsprogramm ins Leere gehen.

Aus diesem Grunde habe ich an alle Bündnispartner appelliert, dass hier von keiner Seite dogmatisch vorgegangen werden darf, sondern ziel- und ergebnisorientiert zugunsten der Schifffahrt gearbeitet wird.

Durch die Rede der Bundeskanzlerin und ihre positive und aktive Grundhaltung zur Beibehaltung der Tonnagesteuer und zum Lohnsteuereinbehalt hat der erste Bündnispartner – nämlich die Politik - seine Verlässlichkeit für diese Legislaturperiode für die Schifffahrt zugesagt, so dass es jetzt letztendlich auf die Sozialpartner und die Bundesländer ankommt, ob und wie die Erfolgsgeschichte fortgeschrieben wird.

Es ist allen Beteiligten klar, dass die ökonomischen Vorteile des maritimen Bündnisses nur dann und insoweit Bestand haben, wie alle ihren zugesagten bzw. erwarteten Beitrag erbringen.

Unter diesem Gesichtspunkt hat der Workshop IV zunächst einmal eine Bestandsaufnahme gemacht, mit dem Ergebnis, dass die Zuführung von Schiffen unter deutscher Flagge stagniert, dass es

1. einen großen Mangel an Nautikern und insbesondere Technikern zur gesetzesmäßigen und qualitativ notwendigen und hochwertigen Besetzung von Schiffen unter deutscher Flagge gibt,
2. im Bereich der Ausbildungsplätze bei den Nautikern Engpässe gibt und der Numerus Clausus als zusätzliche Hürde aufgebaut wurde; wobei wir uns einig sind, dass wir die Praktiker für den Bordbetrieb brauchen – die nicht immer die Schulnote 1 haben müssen - und nicht den Wissenschaftler
3. bei den Schiffstechnikern nicht das Problem fehlender Ausbildungsplätze ist, sondern es viel zu wenig Bewerber gibt.

Darüber hinaus wurde als verschärfendes Problem die relativ kurze Verweildauer auf den Schiffen (unter 5 Jahren) und der Überalterung gesehen, so dass beide Dinge das Problem nochmals verschärfen.

Auch der Punkt, dass das Image der entsprechenden Berufe immer noch nicht so ist, wie es notwendigerweise sein muss, um entsprechende Bewerbungen auf allen Gebieten zu haben.

Zudem wurde festgestellt, dass die Lastenverteilung unter den Bundesländern sicherlich noch korrekturbedürftig ist.

Es ist höchste Zeit ein besonderes Bündnis für Ausbildung zu schließen, um die benötigten 1000 zusätzlichen offenen Stellen jedes Jahr mit qualifizierten Mitarbeitern zu besetzen.

Um dieses Ziel zu erreichen haben sich die Partner des Maritimen Bündnisses auf folgendes grundsätzlich geeinigt:

Die deutschen Reeder werden den Schiffsbestand unter deutscher Flagge bis Ende 2008 auf 500 erhöhen und stellen in Aussicht, bei gleichen wirtschaftlichen Verhältnissen diesen Bestand bis 2009/2010 auf 600 zu erhöhen.

Darüber hinaus werden sie über 50 Prozent ihrer Jahresbeiträge für die Ausbildung zur Verfügung stellen (augenblicklich 3,5 Mio. Euro). Ferner haben sie zugesagt, dass alle Absolventen von den entsprechenden Ausbildungen eingestellt werden.

Für ein von der Bundesagentur für Arbeit mitfinanziertes Seiteneinsteigerprogramm werden sie 100 Praktikantenplätze zur Verfügung stellen. Ferner werden sie sich an einer Imagekampagne zur Verbesserung des Bildes der Berufe in der Seeschifffahrt beitragen.

Auch werden sie Sonderprogramme wie z.B. Werkstipendien ideell mitfördern.

Ver.di hat - mit dem besonderen Hinweis, dass es ein wichtiger Punkt ist, durch eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen auf den Schiffen die Verweildauer zu verlängern und damit einen Teil des Problems zu lösen - die grundsätzliche Bereitschaft erklärt, wie in der Vergangenheit an Lösungen zur Überbrückung der Besetzungsprobleme mitzuwirken. Und zwar bis die Ausbildungsoffensive so greift, dass eine ordnungsgemäße Besetzung möglich ist.

Die Bundesländer haben zugesichert die notwendigen Ausbildungsplätze zur Verfügung zu stellen und über die Sinnhaftigkeit des Numerus Clausus nachzudenken. In diesem Punkt kommt Hamburg als dem größten wirtschaftlichen Nutznießer des Maritimen Bündnisses eine besondere Bedeutung zu.

Ich habe mit großer Freude zur Kenntnis genommen, dass durch die starke Unterstützung der Handelskammer Hamburg der Weg geebnet wird, dass die Hansestadt in einer noch auszuhandelnden Form mit bis zu 50 Prozent an den Ausbildungskosten beteiligt.

Die Agentur für Arbeit Hamburg wird sowohl für die Seiteneinsteiger als auch für das Ausbildungsprogramm ihre zentrale koordinierende Funktion wahrnehmen.

Als vereinbart gilt, dass das Maritime Bündnis fortgeführt wird und die detaillierte Ausarbeitung der getroffenen Vereinbarungen dort konkretisiert und in überschaubarem Zeitrahmen zum Abschluss gebracht wird.

Um hier schnell zu Ergebnissen zu kommen soll eine Steuerungsstelle eingerichtet werden, an denen die Partner des Maritimen Bündnisses teilnehmen.

Es ist den Sozialpartnern sehr bewusst geworden, dass sowohl auf europäischer Ebene und der Bundesebene die Einhaltung der getroffenen Absprachen die Grundlage für die politischen Zusagen der Aufrechterhaltung der Tonnagesteuer die Basis sind.

Jetzt geht es um die Fortentwicklung des Bündnisses und des Bündnistextes. Die von mir genannten heutigen Absprachen werden die Basis für diese wichtige Arbeit zugunsten der Beschäftigten in der deutschen Seeschifffahrt bilden.

Verlässlichkeit, Kontinuität und Berechenbarkeit müssen auch weiterhin die Basis der vertrauensvollen Zusammenarbeit zwischen Politik, Wirtschaft und Sozialpartnern sein. Das haben wir heute vereinbart.

Bericht aus Workshops 5 „Offshore-Windenergie als Motor für Innovation und Wachstum“

Jörg Kuhbier
Vorsitzender des Vorstandes der Stiftung
der Deutschen Wirtschaft für die Nutzung und
Erforschung der Windenergie auf See

I. Feststellungen

1. Überblick

Die Bundesregierung und der Deutsche Bundestag haben die Forderungen der 4. Nationalen Maritimen Konferenz im Januar 2005 in Bremen aufgegriffen und die Rahmenbedingungen für die Offshore-Windenergie wesentlich verbessert.

Durch

- die Gründung der Stiftung Offshore-Windenergie in 2005,
- die Verständigung zwischen Bundesumweltministerium, Energieversorgungsunternehmen, Windenergieanlagenherstellern und der Stiftung Offshore-Windenergie über die gemeinsame Realisierung des Offshore-Testfeldes bis zum Jahr 2008 sowie die Bereitstellung von Forschungsmitteln in Höhe von 50 Millionen Euro für fünf Jahre durch das Bundesumweltministerium und
- die Entlastung der bis zum Jahr 2011 begonnenen Offshore-Windparks von den Netzanbindungskosten durch das Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz

sind die Rahmenbedingungen für die unverzügliche Realisierung der ersten Offshore-Projekte geschaffen worden. Es liegt nun in der Hand der Investoren, die notwendigen Investitionsentscheidungen kurzfristig zu treffen.

Die maritime Wirtschaft und die Windbranche erwarten, dass bis Ende 2011 Offshore-Windparks mit einer Leistung von rund 1.500 MW in Betrieb bzw. in Bau gehen können. Damit werden direkte In-

vestitionen in Höhe von bis zu 4 Mrd. Euro ausgelöst, wobei sich die Netzanbindungskosten auf 800–900 Mio. Euro belaufen werden.

Darüber hinaus werden maritime Wirtschaft, Zulieferer und Anlagenhersteller mit einsetzender Nachfrage unverzüglich ihre Produktionskapazitäten erweitern und damit weitere Investitionen auslösen.

2. Offshore-Testfeld und Stiftung Offshore-Windenergie

Die Gründung der Stiftung Offshore-Windenergie und der Bau des Offshore-Testfeldes in 2008 werden als Erfolg der 4. Nationalen Maritimen Konferenz und als ein wesentlicher Meilenstein in der Entwicklung gesehen.

Die Offshore-Stiftung hat als verbands-, unternehmens- und branchenübergreifende Institution den Prozess zur Realisierung des Testfeldes und die Branchendiskussion über die Rahmenbedingungen maßgeblich gefördert.

Die durch BMU bereitgestellte Forschungsförderung im Testfeld in Höhe von 50 Mio. Euro über fünf Jahre stellt die notwendige Forschung im Testfeld sicher

3. Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz

Das Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz ist ein wichtiges Signal und wird als Initialzündung für die deutsche Offshore-Windenergieentwicklung angesehen.

Mit der Übertragung der Netzanbindung der ersten Offshore-Windparks auf die Übertragungsnetzbetreiber bietet sich nun die Möglichkeit zu einer kompetenten und zügigen Umsetzung der Netzanbindung der ersten Windparks unter Erschließung sämtlicher Kostensenkungspotenziale, so dass der im internationalen Vergleich eingetretene Rückstand in der Entwicklung der deutschen Offshore-Windenergieindustrie sowie der Zulieferer und maritimen Wirtschaft schnell aufgeholt werden kann.

Voraussetzung hierfür ist eine enge Abstimmung zwischen Projektierern, Netzbetreibern und Genehmigungsbehörden, um parallel zum Bau der ersten Offshore-Windparks die notwendige Netzinfrastruktur rechtzeitig bereitzustellen. Auf der Grundlage klar definierter Kriterien sollte eine von breiter Akzeptanz getragene Bedarfsplanung kurzfristig entwickelt werden. Die bereits aufgenommenen Gespräche zwischen Windparkprojektierern und zuständigen Netzbetreibern müssen verbindlich fortgeführt und zu einem pragmatischen Ergebnis gebracht werden.

Die Kosten für die Netzanbindung der ersten Projekte (1.500 MW bis 2011) belaufen sich auf 800 – 900 Mio. Euro. Diese Kosten werden in einem Zeitraum von ca. fünf Jahren anfallen. Durch Umlage dieser Kosten auf die Netznutzungsentgelte wird unter Berücksichtigung eines Abschreibungszeitraumes von 16 Jahren keine Nutzergruppe – weder die privaten Haushalte noch die Industrie – spürbar betroffen.

4. Stabile Rahmenbedingungen Offshore-Windenergie entsprechend der tatsächlichen Entwicklung

Zwischen der tatsächlichen Offshore-Entwicklung und den im EEG festgeschriebenen Fristen für das Einsetzen der Degression und den Wegfall des höheren Vergütungssatzes besteht ein erheblicher Widerspruch. Die im EEG 2004 zugrunde gelegten Ausbaustufen und die damit verbundenen Kostensenkungspotenziale werden erst mit einer zeitlichen Verzögerung von mindestens vier Jahren erreicht werden können. Auf der Grundlage der aktuellen Rechtslage würde bereits das Offshore-Testfeld, das 2008 realisiert wird, unter die Degressionsregelung fallen. Deshalb sollte diese zeitliche Verschiebung bei einer Novelle des EEG berücksichtigt werden.

5. Raumordnungsverfahren

Das bereits eingeleitete Raumordnungsverfahrens auf See gewährleistet eine geordnete Entwicklung in Nord- und Ostsee. Im Raumordnungsverfahren müssen sich die Ausbauziele von bis zu 25.000 MW in 2030 widerspiegeln.

6. Netzausbau

Bei der Analyse der Netzanbindung sowie der notwendigen Ableitung des Stroms an Land wurde festgestellt, dass die 1.500 MW Offshore-Windenergieleistung, die bis 2011 errichtet werden kann, ausreichende Netzkapazitäten an Land findet. Im Rahmen der dena-Netzstudie I ist insoweit festgestellt worden, dass für 3.000 MW Offshore-Windenergieleistung Netzkapazitäten an Land zur Verfügung stehen, ohne die Einspeisung durch Erzeugungsmanagement absichern zu müssen.

Dennoch werden für die Ausbauphase der Offshore-Windkraft die in der dena-Netzstudie I als Bedarf für 10.000 MW ermittelten zusätzlichen 850 km Höchstspannungsleitung an Land benötigt – unabhängig davon, welche zusätzlichen Netzkapazitäten durch Netzoptimierungsmaßnahmen erreicht werden können.

II. Empfehlungen

1. Netzanbindung der Offshore-Windparks

Um auf Seiten der Netz- und Windparkbetreiber die notwendigen Investitionsentscheidungen frühzeitig treffen zu können, bedarf es einer Bedarfsplanung auf der Grundlage transparenter und diskriminierungsfreier Kriterien. Die Beteiligten wollen die Bedarfsplanung zügig vornehmen und bitten die Bundesregierung soweit erforderlich dies zu begleiten.

2. Offshore-Testfeld

Die Realisierung des Testfeldes muss 2008 erfolgen, damit im internationalen Wettbewerb der maritime Standort Deutschland gestärkt wird und die bisher im Vergleich zur Offshore-Strategie der Bundesregierung eingetretene zeitliche Verzögerung aufgeholt werden kann. Nur bei Realisierung in 2008 können die nachfolgenden Projekte von den Erfahrungen des Testfeldes profitieren.

Alle Beteiligten werden vor diesem Hintergrund dazu aufgefordert, die notwendigen Schritte in enger Abstimmung unverzüglich einzuleiten.

3. Stabile Rahmenbedingungen Offshore-Windenergie

Da nur auf der Grundlage verbindlicher Regelungen die Finanzierung und damit das Auslösen der Anfangsinvestitionen gesichert werden kann, wird eine Änderung der Fristen im EEG durch eine Verschiebung um vier Jahre gefordert. Darüber sollte bald eine Verständigung erzielt werden. Um Projekte in 2009 zu realisieren, müssen die Investitionsentscheidungen spätestens in 2007 getroffen werden.

4. Netzausbau und Netzoptimierung

Die Forderung nach einer schnellen Umsetzung der identifizierten Höchstspannungstrassen in der dena-Netzstudie I werden erneuert. Die Selbstverpflichtung der Übertragungsnetzbetreiber zur zügigen Realisierung der Trassen wurde von den Teilnehmern begrüßt. Die Bundesregierung wird aufgefordert, die Erfüllung der insoweit eingegangenen Selbstverpflichtung der Netzbetreiber aufmerksam zu begleiten. Neben einer zügigen Verfolgung des Netzausbaus müssen aber auch kurzfristig Netzoptimierungsmaßnahmen auf der Hoch- und Höchstspannungsebene weiter erprobt und angewendet werden, um u.a. mögliche Netzengpässe bis zur Realisierung des notwendigen Netzausbaus zu überbrücken.

5. Forschung

Um den Standort Deutschland im Bereich Forschung sowie Entwicklung und damit die Wettbewerbsfähigkeit des maritimen Standortes Deutschland zu stärken, sollte die Bundesregierung die Offshore-Forschung verstärken.

6. Maritime Wirtschaft

Die Maritime Wirtschaft wird aufgefordert, in enger Kooperation und Abstimmung mit den potenziellen Windpark-Betreibern rechtzeitig die Entscheidungen über die notwendigen Investitionen zu treffen, um nicht zu einer weiteren Verzögerung der Entwicklung beizutragen.

**Statement
der Parlamentarischen Staatssekretärin
im Bundesministerium für
Wirtschaft und Technologie
und Koordinatorin der Bundesregierung
für die maritime Wirtschaft
Dagmar Wöhrl**

Meine Damen und Herren,

lassen Sie uns Bilanz ziehen!

Die fünfte Nationale Maritime Konferenz hat wieder einmal gezeigt, dass es Ziel führend ist, in einer gebündelten Kraftanstrengung den maritimen Standort Deutschland fortzuentwickeln.

Bund und Länder, Wirtschaftsverbände und Gewerkschaften, Forschungsinstitutionen sowie Unternehmensvertreter aus verschiedenen maritimen Branchen haben sich in Hamburg erneut zu einem sehr konstruktiven und ergebnisorientierten Dialog zusammengefunden.

Für mich bleibt die Erkenntnis, dass Forschung und Entwicklung, Innovation sowie Aus- und Fortbildung untrennbar mit einander verbundene Schlüsselthemen für eine prosperierende maritime Wirtschaft sind.

Meine Damen und Herren,

im Workshop 1 hat das Generalthema unserer Konferenz „Innovation und Bildung“ - das hat der Ergebnisbericht von Herrn Meyer deutlich gemacht - die zentrale Rolle gespielt.

Von Seiten der Schiffbauindustrie wurde eindrucksvoll über so genannte Leuchtturmprojekte informiert, die das große Potenzial dieser wichtigen maritimen Branche belegen.

Es wurde deutlich, dass das Ziel der deutschen Schiffbauindustrie, auch unter hohem Konkurrenzdruck ihre gute Weltmarktposition nicht nur zu halten, sondern auch weiter zu verbessern, realistisch ist.

Dieses Wachstum soll sich auf die Technologieführerschaft der Werften und Schiffbauzulieferer bei Produkten und Prozessen gründen.

Natürlich sind dazu auch entsprechende Rahmenbedingungen erforderlich.

Ich selber habe im Workshop schon angekündigt, dass wir die bedingte Rückzahlbarkeit der Innovationshilfen überdenken. Voraussetzung für einen Verzicht muss der Nachweis eines volkswirtschaftlichen Mehrwertes sein.

Weitere Vorstellungen zur Gestaltung der Rahmenbedingungen wird man prüfen müssen.

Dabei wird zu würdigen sein, dass Bund und Länder bereits große Anstrengungen unternehmen, die für die Schiffbauindustrie wichtigen Bereiche FuE und Innovation zielgerichtet und effektiv zu fördern.

Ich nenne hier nur noch einmal die Stichworte „6-Milliarden-Euro-Programm“ und „Hightech-Strategie für Deutschland“.

Außerdem werden die Senkungen der Steuersätze für Unternehmen einen spürbaren Beitrag zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit auch der Werften leisten.

An Ausnahmetatbeständen zugunsten des Schiffsbaus kann allenfalls dann gedacht werden, wenn damit Steuergerechtigkeit und Haushaltskonsolidierung nicht gefährdet werden.

Zu der für die wissensbasierte Produktion der Schiffbauindustrie wichtigen Frage der Sicherung von Ingenieur Nachwuchs hat der Workshop 1 den Vorschlag erarbeitet, einen länderübergreifende Arbeitsgruppe „Schiffbauliche Hochschulausbildung und Forschung“ einzurichten.

Ich begrüße diesen Vorschlag, der die erfolgreiche Grundidee unserer Maritimen Konferenzen aufgreift, Vernetzungen und Cluster zu bilden.

Es wird bei den Fragen der Bildung und Ausbildung, die im wesentlichen in der Verantwortung der

Länder liegen, sehr darauf ankommen, abgestimmte Maßnahmen zur Sicherung von Ausbildungsstandorten und zur Effizienzsteigerung der schiffstechnischen Hochschulausbildung zu entwickeln.

Meine Damen und Herren,

die Ergebnisse des Workshops 1 unserer heutigen Maritimen Konferenz werden vor allem der Arbeitsgruppe „LeaderSHIP Deutschland“ weitere Impulse geben.

Diese Arbeitsgruppe, in der die Politik des Bundes und der Küstenländer, die Werften und die Schiffbauzulieferer sowie der Sozialpartner IG Metall zusammenarbeiten, ist am 24. November unter meinem Vorsitz zu ihrer ersten Sitzung zusammengetreten.

Wir haben in dieser Arbeitsgruppe eine sehr konstruktive Diskussion über alle Themen des vom VSM angeregten Zukunftskonzepts „LeaderSHIP Deutschland“ geführt.

Der VSM hat - vielen Dank dafür - im Ergebnis der Sitzung erbetene Konkretisierungen von Themen kurzfristig erarbeitet, so dass sie schon für unsere heutigen Diskussionen zur Verfügung standen.

Ich bin der Auffassung, dass die Arbeitsgruppe „LeaderSHIP Deutschland“ ein sehr gutes Forum ist, um in den nächsten Wochen und Monaten die Ergebnisse und Anregungen unserer heutigen Konferenz im Bereich Schiffbauindustrie schnell umzusetzen.

Meine Damen und Herren,

auch im Workshop 2 - vielen Dank, Herr Minister Austermann, für ihren informativen Bericht - ging es um Technologie und Innovation.

Es kommt darauf an, dass die deutsche meeres-technische Industrie mit innovativen Systemlösungen am Weltmarkt präsent ist.

Im heutigen Meerestechnik-Workshop lag der Schwerpunkt auf Technologien zur Nutzung der Ressourcen aus dem Meer.

Die deutschen Stärken in der Offshore-Technik und das Wissen unserer weltweit führenden Meeresforschung müssen in Leuchtturmprojekten zur Systemfähigkeit gebündelt werden.

Dafür wird die Bundesregierung zusätzliche Fördermittel im Rahmen der Hightech-Strategie einsetzen.

Bei der Förderung wird eng mit den Bundesländern zusammen gearbeitet.

Die im Workshop 2 vorgestellten Projekte verdeutlichen die Zukunftsfähigkeit der Meerestechnik.

Die größten Chancen und die höchsten Wachstumsraten liegen in den Technologien zur Erschließung und Nutzung neuer Fördergebiete für Öl und Gas im Offshore-Bereich und in eisbedeckten Gebieten.

Für die Sicherung der Energieversorgung Europas haben die immensen Öl- und Gasvorräte in den eisbedeckten Gebieten der Arktis, vor allem in der Barentssee große strategische Bedeutung.

Die Nutzung dieser Lagerstätten unter dem Meer stellt aber extreme Anforderungen an die Technik und gilt weltweit als einer der größten technologischen Herausforderungen.

Mit der Bewilligung von über 5 Millionen Euro im Rahmen der GoSubsea-Initiative für die Entwicklung von Kernkomponenten eines „Integrierten Unterwasserproduktionssystems für Kohlenwasserstoffe“ ist bereits ein erster Leuchtturm gesetzt worden.

Und mit knapp 3 Mio. Euro wird die Zusammenarbeit mit Russland in der Mehrphasen-Pumpentechnologie für den Einsatz in der Tiefsee und in eisbedeckten Gebieten gefördert.

Workshop 2 hat weitere FuE-Vorhaben zur wirtschaftlichen Nutzung des Nördlichen Seeweges und zur Entwicklung eisgängiger Tanker für den sicheren Gastransport diskutiert.

Ein völlig neues Kapitel wird in der marinen Energiegewinnung aufgeschlagen.

Mit der Entwicklung von Systemkonzepten für die Gewinnung von Erdgas aus marinen Hydratlagerstätten und die sichere Deponierung von CO₂ setzt die Branche einen zweiten Leuchtturm, vergleichbar mit den ersten Öl- und Gasbohrungen.

Gashydrate am Meersboden enthalten mehr energiereiches Gas als alle konventionellen Erdgas-Lagerstätten zusammen und können den Gasbedarf der kommenden Jahrhunderte decken.

Eine ideale Symbiose von Energieversorgung und Umweltschutz wird dann erreicht, wenn es gelingt, den Abbau der Methanhydrate mit der Deponierung von CO₂ im Meeressediment zu koppeln.

Wir haben gehört, dass Bund und Küstenländer die „Gemeinsame Seehafenplattform“ überarbeiten werden und die Strategie für die see- und landseitige Anbindung der Häfen fortentwickeln werden.

Ich begrüße es, dass diese Konzeption in die Erarbeitung des Masterplans „Güterverkehr und Logistik“ eingehen wird.

Mit dem neuen Technologieprogramm ISETEC II werden wir den Häfen eine weitere Unterstützung für die Bewältigung des stark wachsenden Güterumschlags geben. Erste Projekte können voraussichtlich ab der zweiten Jahreshälfte 2007 gefördert werden. Mit etwa 30 Mio. Euro werden Vorhaben zur Entwicklung neuer Technologien und Logistikkonzepte, zur Vernetzung der deutschen Seehäfen und zur verbesserten Nutzung der Hinterlandpotentiale unterstützt.

Ich freue mich besonders über die Ankündigung der Seehafenbetriebe, im Zusammenhang mit ihren Investitionen der Schaffung neuer Arbeitsplätze eine hohe Priorität einzuräumen.

Meine Damen und Herren,

die Fortschreibung des „Maritimen Bündnisses“ ist in Hamburg mit konkreten Absprachen gelungen.

Das wird den deutschen Seeverkehrsbereich stärken und vor allem dem Ziel dienen, maritimes Know-how am Standort Deutschland zu halten.

Ich freue mich über diese neuerliche Verständigung, die Ausgangslage war nicht einfach.

Hier kommt es nun darauf an, wie in der Vergangenheit, die Umsetzung der getroffenen Vereinbarungen zu überwachen.

Schließlich nehme ich mit, dass der Offshore – Windenergie - Bereich vor wichtigen Herausforderungen steht, die die Bundesregierung aktiv begleiten wird.

Im Mittelpunkt steht die zeitgerechte Umsetzung des Netzanschlusses und die Forderung nach stabilen Rahmenbedingungen für die Offshore-Windenergie.

Ich möchte aus Sicht der maritimen Koordinierung an dieser Stelle betonen, dass es mir weniger um die energiepolitischen Implikationen dieser Technologie geht.

Mir ist wichtig, dass die Interdependenzen zur maritimen Wirtschaft deutlich werden und hier bestehende wirtschaftliche Potenziale für Schiffbau, Schifffahrt und Häfen voll ausgeschöpft werden.

Meine Damen und Herren,

die Handlungsempfehlungen werden wir nun intensiv studieren und zu einem Pflichtenheft zusammenfügen.

Ich lege Wert darauf, dass wir die Arbeit der maritimen Koordinierung mit klaren Zielvorgaben gut strukturieren.

Auf der Basis des bewährten Monitorings werde ich alles daran setzen, dass die hier in Hamburg identifizierten Schwerpunktthemen bis zur nächsten Nationalen Maritimen Konferenz soweit wie möglich vorangebracht und die formulierten Ziele erreicht werden.

Meine Damen und Herren,

ich danke Ihnen für Ihre konstruktiven Beiträge, Ihre Aufmerksamkeit und Ihr Interesse für unser gemeinsames Ziel, die maritime Wirtschaft in Deutschland zu stärken.

**Statement
des Bundesministers für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung
Wolfgang Tiefensee**

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

16:29 Uhr: Ein Bombardement von Zahlen, von Wortbeiträgen haben Sie mitgestaltet oder über sich ergehen lassen. Die aktuelle Dramaturgie des Tages weist mir nahezu das letzte Wort zu. Ich will es sehr gern wahrnehmen. Und möchte mich ganz herzlich bei Ihnen bedanken, dass sie an dieser Konferenz teilgenommen und sie so intensiv begleitet haben.

Als dieses Plenum vor einer dreiviertel Stunde begann, da habe ich gedacht: Ja wer weiß, wie viele Menschen um diese Zeit noch kommen werden? Aber sie sind erstaunlicherweise in diesen Saal hinein geströmt und nicht weg geschwommen, was wohl ein Beweis dafür ist, dass diese Nationale Maritime Konferenz sich mit Themen beschäftigt hat, die hoch brisant, hoch aktuell sind und dass die Konferenz für Sie einen Gewinn darstellt.

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

es gelingt mir vielleicht nicht, die Klammer zu den Worten von Frau Bundeskanzlerin zu schlagen, aber vielleicht kann ich doch aufzeigen, wie die Bundesregierung auf ganz unterschiedlichen Feldern, insbesondere durch das Wirtschaftsministerium, durch den Bereich Verkehr, aber auch Umwelt, Forschung und Bildung oder auch durch die Arbeitsmarktpolitik die maritime Wirtschaft direkt unterstützt.

Die maritime Wirtschaft ist der Garant dafür, dass Deutschland sich auf den sich entwickelnden globalen Märkten behauptet. So etwa heißt es im Koalitionsvertrag; und ich bitte Sie einzuschätzen, ob die vergangenen 12 Monate das bestätigen haben. Und ich wünschte, dass sie sagen: „ja“. Anknüpfend an die Aktivitäten der vorhergehenden Regierung haben wir eine gute Wegstrecke hinter uns gebracht; und auf der anderen Seite gehöre ich zu denjenigen, die einen wirtschaftlichen Erfolg, den wir jetzt in

Deutschland verzeichnen, nicht unbedingt an das Revers der Politiker heften.

Sicher, Politik hat mit entsprechenden Rahmenbedingungen den Weg geebnet, aber das entscheidende ist doch wohl, dass die Wirtschaft, dass diejenigen, die in Hochschulen, in Institutionen, am Arbeitsplatz, vor Ort tätig sind, dazu beitragen, dass wirtschaftlicher Aufschwung gelingt.

Und wenn ich höre, dass wir im Bereich der maritimen Wirtschaft eine Position nach der anderen erklimmen, die Leiter uns sozusagen aufwärts bewegen, dann sollte von dieser Konferenz der Impuls ausgehen, dass wir das in anderen Branchen gleichermaßen vermögen und damit Deutschland in Europa und im internationalen Maßstab Schritt für Schritt voran bringen können.

Das ist möglich, wenn wir weiter solche Foren, solche Marktplätze wie diese Konferenzen nutzen, um uns auszutauschen, um gegenseitig Erfahrung abzugleichen und um mit neuen Impulsen an unsere jeweiligen Standorte zurückzugehen. Jeder hat seine spezielle Aufgabe, ob in Wirtschaft, in Politik, am Arbeitsmarkt, im sozialen Bereich oder ökologischem Bereich. Wenn es uns gelingt, mit vereinten Kräften weiter zu arbeiten, sollte es möglich sein, den Standort Deutschland insgesamt voranzubringen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

die Bundesregierung unterstützt die maritime Wirtschaft. Sie unterstützt sie an ganz unterschiedlichen Punkten, die heute besprochen worden sind. Für den Verkehrsbereich, der wie Sie wissen, ganz eng verzahnt ist, gilt es zum Beispiel auf der europäischen Ebene mit Ihnen gemeinsam daran zu arbeiten, dass wir alles das abbauen, was wettbewerbsverzerrend, was wettbewerbshemmend ist für die deutsche Wirtschaft. Und da ist noch eine Menge zu tun.

Aber ich denke, wir haben auch gemeinsam schon vieles geleistet. Ich rufe auf: Port Package II. Wir waren uns nicht sicher, ob wir es gemeinsam schaffen; wir haben es vermocht. Ich rufe auf, dass

wir das Sicherheitspaket, das jetzt aktuell während unserer Ratspräsidentschaft weiter verhandelt wird, gemeinsam voran bringen müssen, und zwar so, dass es der deutschen Wirtschaft nicht auf die Füße fällt.

Die Sicherheit in den Transportketten steht auf der Tagesordnung.

Aber natürlich auch das, was mit einer Tonnagesteuer zusammenhängt. Auch wenn sie immer mal wieder angefragt wird. Beispielsweise durch die Rechnungshöfe, dann ist zu bedenken, dass wir sie deshalb so gestalten, wie wir sie gestalten. Damit wir im europäischen Wettbewerb mithalten können und dass hier keine Wettbewerbsverzerrung stattfindet. Und das ist seitens der Bundesregierung zugesagt. Und das wollen wir auch weiter so fortführen. Oder, wenn es darum geht, die Lohnnebenkosten zu senken, dann ist es nicht irgendeine Subvention, sondern sie soll dazu beitragen, dass diese Branche tatsächlich florieren kann.

Bei den Häfen haben wir eine erfreuliche Entwicklung. Ich habe bei meinen Rundreisen in den letzten Monaten alles zu Lande und zu Wasser und aus der Luft besichtigt, was in Deutschland wichtig ist. Von Emden über den JadeWeser Port, über Bremerhaven, Hamburg, Cuxhaven, den Nord-Ostsee-Kanal. Wir haben in Brunsbüttel ein neues Schiffsdatenverarbeitungssystem für den Nord-Ostsee-Kanal in Gang gesetzt. Ob es Wismar ist oder Warnemünde, Rostock oder die Strelasund-Querung. Bald wird sie fertig sein. Überall kann man sehen, wie die einzelnen Standorte florieren. Was wir jetzt tun müssen ist: Sie seewärts und in der Hinterland-Anbindung zu ertüchtigen.

Und meine sehr geehrten Damen und Herren,

uns ist bewusst, diese Ertüchtigung ist keine Aufgabe der jeweiligen Bundesländer allein. Die Ertüchtigung der Häfen ist eine nationale Aufgabe und als solche muss sie nicht nur begriffen werden, sondern auch finanziert und unterstützt werden.

Und so versuchen wir durch eine stabile Investitionsunterstützung mit Mitteln aus dem Bundeshaus-

halt, die sich bei den drei Verkehrsträgern Binnenwasserstraße, Schiene und vor allen Dingen Straße auf immerhin fast 9 Mrd. Euro pro Jahr beläuft, unseren Beitrag zu leisten, dass das gelingt.

Und wenn wir uns darum kümmern, dass die Elbe, die Unter- und Außenelbe, ausgebaggert wird und dies als nationale Aufgabe betrachten, dann deshalb, weil wir wissen, dass wir nur dann mit den asiatischen, nur dann mit den Häfen in Europa wie Antwerpen und Rotterdam mithalten können, wenn wir umweltverträglich die wirtschaftlichen Voraussetzungen dafür schaffen. Deshalb müssen wir - egal, ob es die Ems ist, ob es die Weser ist, ob es die Ertüchtigung des Warnemünder Hafens ist oder dergleichen mehr - mit Hochdruck an diesen Themen arbeiten.

Das gleiche gilt für die Seehafen-Hinterlandanbindungen. Im Investitionsrahmenplan sind die Vorhaben beschrieben. Es geht darum, dass wir den JadeWeser Port anbinden, indem wir Oldenburg und Wilhelmshaven ertüchtigen. Es geht darum, Hamburg, Lübeck, Travemünde zu ertüchtigen. Es geht darum, die Ost-West-Verbindungen zu schaffen, den Lückenschluss A 20 zu beseitigen hin zur A 28. Es geht darum, die Strelasund-Querung auszubauen oder die Hafenspange in den Blick zu nehmen. Die Y-Trasse drängt uns. Am liebsten hätte ich ein Füllhorn von Mrd. Euro, die auszuschütten wären, damit wir in den nächsten fünf bis zehn Jahren hier erhebliche Schritte voran kommen.

Aber glauben Sie mir, mit den Ländern gemeinsam setzen wir die Prioritäten, um unsere Aufgabe zu erfüllen und die entsprechende Infrastruktur zur Verfügung zu haben. Im Gegensatz dazu stünde, diesen Blutkreislauf nicht im Gang zu halten und wirtschaftliche Entwicklung zu gefährden. Das dürfen wir uns nicht leisten, deshalb gilt: Mit Hochdruck an diesen Themen arbeiten!

Die Ausbildungssituation macht Sorge, und ich nehme die positiven Signale, die hier von dieser Konferenz kommen, dankbar entgegen. Noch einmal meinen ausdrücklichen Respekt davor, wie sich die Wirtschaft engagiert, wie sie etwas tut für den Nachwuchs. Das ist das Pfund, mit dem wir wuchern müssen. Die jungen Leute, die Ingenieure, die Fach-

kräfte nicht auszubilden, wäre so, als wenn man in Kuwait die Ölquellen verschließen würde, verstopfen würde. Wir müssen mit diesem Pfund wuchern und aus diesem Grund ausdrücklich Respekt, Dank dafür, dass Sie sich in dieser Art und Weise engagieren für die Ausbildung.

In diesem Felde für Zukunft zu sorgen, ist die Herausforderung - nicht nur in Ihrer Branche.

Darüber hinaus ist Verkehrspolitik Klimaschutzpolitik. Ich bin dankbar dafür, dass wir beispielsweise, wenn es um die seewärtige Anbindung von Häfen geht, wenn es darum geht, neue Verkehrsachsen zu erschließen, wenn wir die Schiffe ausstatten mit Motoren der nächsten Generation, wenn wir über doppelwandige Schiffe sprechen und dergleichen mehr, wenn wir Verkehr verlagern, nicht nur von der Straße auf die Schiene, sondern auch auf die Binnenwasserstraße, wenn wir die Seestraßen, the Motorways of the sea, versuchen zu ertüchtigen, etwas für Klimaschutz tun.

Und im Verkehrsbereich ist es dringend nötig mehr für Klimaschutz zu tun.

Verständlicherweise steht die Diskussion über Kraftwerke, über die Energieerzeugung momentan im Vordergrund, aber vergessen wir nicht, dass besonders auch im Verkehrsbereich hier Potenziale ruhen, die wir heben müssen.

Und schließlich meine Damen und Herren,

geht es darum, dass wir Innovation und Technologie mit Ihnen gemeinsam voranbringen. Wenn ich mir anschaue, wie im Warnemünder Hafen die so genannten Pseudolights, diese ersten Vorboten des neuen satellitengestützten Navigationssystems Galileo zu sehen sind, und wenn ich sehe, was wir für moderne Logistiksysteme haben, dann ist mir nicht Bange darum, dass wir mit gemeinsamen Anstrengungen den Technologiestandort Deutschland auch im Verkehrsbereich, auch bei der Spedition und Logistik voranbringen können. Dazu brauchen wir Unterstützung und wir brauchen öffentliche Aufmerksamkeit.

Ich traf viele von Ihnen unlängst in Schanghai beim Logistik-Kongress. Wir müssen die Kräfte, auch anlässlich dieser maritimen Konferenz noch stärker bündeln, um in solchen Foren auch international deutlich zu machen, was wir ins Schaufenster legen können. Wo unsere Vorzüge sind in Deutschland, und dann ist mir nicht bange, dass wir Schritt für Schritt die Leiter nach oben klettern werden und nicht nur Exportweltmeister sind, sondern uns anschicken, auch auf das Treppchen in Europa, auf das Treppchen im internationalem Maßstab zurückzukehren. Ein ehrgeiziges Vorhaben - wir können das miteinander schaffen!

Meine Damen und Herren,

Globalisierung ist in aller Munde und man kann dieses Wort schon fast gar nicht mehr hören. Wenn eine Branche sich mit Globalisierung auskennt oder erst die Globalisierung ermöglicht hat, vorangetrieben hat, dann ist es Ihre. Es sind im Kern dieselben Fragen, die nach wie vor stehen. Von Albert Einstein wurde einmal erzählt, dass er jeden Montag seinen Studentinnen A 4-Blätter austeilte, und sie hatten die Fragen zu beantworten. Und eine Studentin kam eines Montags zu ihm und sagte: „Herr Professor, Sie sind sehr zerstreut, Sie haben uns genau denselben Zettel gegeben wie am letzten Montag, mit exakt denselben Fragen.“ Und Einstein antwortete: „Sie irren meine Dame, es sind zwar dieselben Fragen, aber ich habe die Antworten geändert.“

Vielleicht ist es ja mit unserer Branche genauso. Ein Gut von A nach B zu schippern oder ein Schiff zu bauen, das ist eine uralte Aufgabe. Aber die Lösung dafür adäquat für das 21. Jahrhundert gemeinsam zu finden, das ist die riesige Herausforderung. Und ich freue mich, dass ein solcher Marktplatz, ein solches Schaufenster, eine solche Begegnungsmöglichkeit, solche Fachgespräche auf höchstem Niveau - mit Impulsen nach Deutschland hinein, nach Europa hinein - dazu angetan sind, moderne Strategien zu entwerfen, wie wir mit der maritimen Wirtschaft, wie wir mit Verkehr und Wirtschaftswachstum, zusätzlichen Arbeitsplätzen, mit Ökologie und auch den sozialen Belangen, die damit zusammenhängen, voranschreiten.

Ich darf mich herzlich bedanken, vor allem bei denjenigen, die die Konferenz ausgestaltet und vorbereitet haben. Ich darf mich auch bei Ihnen im Namen der Bundesregierung bedanken, dass Sie dazu beigetragen haben und wünsche, dass auch in den nächsten Konferenzen ein Aufwärtstrend von links unten nach rechts oben erkennbar ist. Eine Linie, die wir allzu gern sehen.

Herzlichen Dank und alles Gute.



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Technologie



Nationale Maritime Konferenz

Bericht zur maritimen Koordinierung

Fünfte Nationale Maritime Konferenz

4. Dezember 2006

Freie und Hansestadt Hamburg

Inhalt

Vorwort	55
1. Schiffbauindustrie	56
1.1 Stärken und Schwächen der Schiffbauindustrie (Benchmarking)	56
1.2 Zukunftsstrategie „LeaderSHIP Deutschland“	57
1.3 Die maritimen Technologien – Teil der Hightech-Strategie Deutschland	57
1.4 FuE-Förderprogramm	58
1.5 Innovationsförderprogramm	59
1.6 Sicherung des Ingenieurbedarfs im Schiffbau	60
1.7 Beschäftigungspool	61
2. Marineschiffbau	62
2.1 Kapazitätsauslastung im Marineschiffbau	62
2.2 Alternative Finanzierung	63
2.3 Konsolidierung der Marineindustrie	63
3. Meerestechnische Industrie	65
3.1 Vernetzung von Kompetenzen und wirtschaftlichen Potenzialen	65
3.2 Förderung von Forschung und Entwicklung in der Meerestechnik	65
4. Seeschifffahrt	67
4.1 Deutsche Seeschifffahrt im Aufschwung	67
4.2 Maritimes Bündnis	67
4.3 Nautische und schiffsbetriebstechnische Ausbildung	68
4.4 Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute	68
4.5 Verkehrsverlagerung – From Road to Sea/Waterway	69

5. Seehäfen	70
5.1 Seegüterumschlag	70
5.2 Verkehrsinfrastruktur der deutschen Seehäfen	70
5.3 Harmonisierung europäischer Wettbewerbsbedingungen	71
5.4 Europäische Seehafenpolitik	72
5.5 Kombiniertes Verkehr	72
6. Offshore-Windenergie	73
6.1 Internationale Entwicklung	73
6.2 Ausbau der Offshore-Windenergienutzung in Deutschland	73
6.3 Projektfinanzierung und Bürgschaften	74
6.4 Vereinfachungen im Bereich der Genehmigungsverfahren	75
6.5 Verbesserung der Netzintegration und Speichertechnologien	75
6.6 Europäische Initiativen	75

Vorwort

Die deutsche maritime Wirtschaft befindet sich im Aufschwung. Nahezu alle maritimen Bereiche verzeichnen anhaltend hohe wirtschaftliche Zuwachsraten und leisten einen wichtigen Beitrag für Wachstum und Beschäftigung in Deutschland.

Innovation, Forschung und Entwicklung, Bildung sowie Kompetenz- und Nachwuchssicherung sind daher wichtige Themen für die zukünftige Entwicklung dieses Wirtschaftszweiges und stehen deshalb auch bei der Fünften Nationalen Maritimen Konferenz im Mittelpunkt.

Deutschland hat nicht zuletzt aufgrund seiner geographischen Lage und seiner Außenhandelsorientierung ein herausragendes Interesse an einer starken maritimen Wirtschaft. Die Bundesregierung wird den Prozess, Deutschland zu einem maritimen Hightech-Standort auszubauen, forcieren und durch eine geeignete politische Flankierung unterstützen.

Die Entwicklung einer nationalen Zukunftsstrategie „Leadership Deutschland“ für den Schiffbau und die Fortentwicklung des „Maritimen Bündnisses“ für den Seeverkehr werden in dieser Hinsicht eine zentrale Rolle spielen. Immer mehr Gewicht bekommt aber auch die Unterstützung der deutschen Seehäfen, die durch einen prioritären Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandverbindungen in die Lage versetzt werden müssen, die prognostizierten enormen Verkehrszuwächse zu bewältigen und Wachstumspotenziale zu nutzen. Auch die verstärkte Nutzung von Offshore-Windenergie bietet Unternehmen und Dienstleistern der maritimen Wirtschaft ein erhebliches Wachstumspotenzial, das es auszuschöpfen gilt.

Der nachfolgende Bericht ist insoweit Standortbestimmung und Ausblick.

Ich bin sicher, dass die Fünfte Nationale Maritime Konferenz in Hamburg weitere positive Impulse für die deutsche maritime Wirtschaft erbringen und zur Verbesserung ihrer Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit beitragen wird.



Dagmar Wöhrl
Parlamentarische Staatssekretärin
im Bundesministerium
für Wirtschaft und Technologie
und Koordinatorin der Bundesregierung
für die maritime Wirtschaft

1. Schiffbauindustrie

Im schon seit vier Jahren boomenden Weltschiffbau- markt hat die deutsche Schiffbauindustrie dank technologischer Führerschaft, Systemfähigkeit und hoher Flexibilität vor allem mit hochkomplexen Handelsschiffen, Spezial- und Marineschiffen sowie bei Schiffbauzulieferungen ihre guten Marktpositionen gehalten.

Die deutschen **Werften**, die mit knapp 20.000 Beschäftigten im Seeschiffbau tätig sind, nehmen den vierten Platz unter den Schiffbaunationen der Welt ein. In 2005 konnten Aufträge in der Rekordhöhe von rund 6,6 Mrd. Euro akquiriert werden; im ersten Halbjahr 2006 sind neue Aufträge in Höhe von 2,1 Mrd. Euro hinzugekommen. Die Branche ist mit dieser Ordertätigkeit, mit der an der Entwicklung des Marktes gut partizipiert wird, zufrieden. Der Auftragsbestand wurde auf 11,8 Mrd. Euro weiter ausgebaut, so dass die Werften bis 2009, einige bereits bis 2010 gut ausgelastet sind. Alle deutschen Schiffbaubetriebe (seegängiger Handels- und Marineschiffbau, Binnenschiffbau, Schiffsreparaturen und -umbauten sowie Boots- und Yachtbau) erreichten in 2005 mit 23.000 Beschäftigten Umsätze von 6,1 Mrd. Euro.

Die deutsche **Schiffbauzulieferindustrie**, in deren Unternehmen rund 70.000 Beschäftigte tätig sind, ist mit ihren Hightech-Systemen und einer Exportquote von 65 % schon seit Jahren Exportweltmeister und Zweiter auf dem Weltmarkt. Die Branche erwirtschaftete 2005 einen Umsatz von 9,3 Mrd. Euro, das ist ein Plus von 6,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Für 2006 wird ein Wachstum von 8 % erwartet. Die Branche profitiert von ihrem Know-how-Vorsprung und ausgezeichneten Qualitätsstandards, die gemeinsam mit den Reedern und Werften über viele Jahre erarbeitet wurden.

In der deutschen **Schiffbaupolitik** vollzieht sich ein Paradigmenwechsel: Es sind jahrzehntelange Preissubventionierungen beendet worden, mit denen erhebliche Mittel aus den Haushalten des Bundes und der Küstenländer an die Werften geflossen sind. Die deutschen Werften erhalten jetzt gezielte Förderungen für ausgewählte wichtige Investitionen in schiffbauliche Forschung und Entwicklung sowie innovative Schiffsbauten und schiffbauliche Verfahren, mit denen sie unmittelbar ihre Wettbewerbsfähigkeit verbessern.

1.1 Stärken und Schwächen der Schiffbauindustrie (Benchmarking)

Die im Auftrag des Bundeswirtschaftsministeriums von PricewaterhouseCoopers erarbeitete und im März 2005 vorgelegte Studie zur „Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Schiffbaus – Analyse der Leistungsfähigkeit sowie möglicher Optimierungs- und Kooperationspotenziale“ hatte für die Branche eine wichtige Impulswirkung.

In drei von der Politik angeregten Gesprächsrunden wurden die in der PwC-Schiffbaustudie analysierte Ist-Situation sowie die vorgeschlagenen Handlungsempfehlungen mit den Werften und dem Sozialpartner IG Metall diskutiert. Die Schiffbauindustrie hat die Aussagen der Studie aufgegriffen. In zwölf Arbeitsgruppen haben Fachleute der Unternehmen Verbesserungspotenziale aufgedeckt und Vorschläge für Maßnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeiten ausgearbeitet und teilweise schon umgesetzt, zum Beispiel in folgenden Feldern:

Benchmarking: Die Werften unterziehen sich auf der Grundlage der Ergebnisse der PwC-Schiffbaustudie über ihre Unternehmensgrenzen hinweg dem Vergleich mit anderen Unternehmen, um Optimierungspotenziale aufzudecken.

Horizontale Kooperation: Der strukturverbessernde Konzentrationsprozess hat sich fortgesetzt. In 2005 wurden fast 70 % des Umsatzes der deutschen Werften von den fünf in Deutschland tätigen Werftgruppen erzielt.

Aktive Akquisition: Nach einer Potenzialanalyse und Länderbewertung wird eine Akquisitions- und Vermarktungsstrategie entwickelt. Eine erfolgreiche Veranstaltung mehrerer Werften mit in Berlin vertretenen Botschaften machte die Angebotspalette der deutschen Schiffbauindustrie im Ausland weiter bekannt. Ein ständiges „Follow up“ wurde eingerichtet.

Vertikale Kooperation: Es wurde ein Leitfaden entwickelt, wie neue Kooperationsprojekte initiiert werden können und eine für alle Kooperations-

partner gleichermaßen vorteilhafte Beteiligung erreichbar ist.

Standardisierung, Modularisierung:

Fortschritte bei der Standardisierung von eigenen und zugekauften Teilen, verstärkte Modularisierung von immer komplexeren Teilen von Schiffen.

Diese Maßnahmen sowie weitere einzelne Verbesserungen im Design- und Produktionsprozess auf den Werften haben zu einer deutlich höheren Produktivität der deutschen Schiffbauindustrie in 2005 geführt und rechtfertigen aus deren Sicht eine positive Prognose bis 2010:

	2000	2005	2010
Mitarbeiter	25.583	22.889	24.000
Umsatz (Mrd. Euro)	4,1	6,1	8,1
Umsatz je Mitarbeiter (Euro)	160.600	268.600	336.000

1.2 Zukunftsstrategie „LeaderSHIP Deutschland“

Die höheren Schiffbauumsätze sowie die gute aktuelle Situation bei den Auftragseingängen und Auftragsbeständen dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich die wirtschaftliche Situation der Werften bisher nicht wesentlich verbessert hat. Die Ursachen dafür, dass die meisten deutschen Werften weiterhin unterkapitalisiert sind und ihnen starke Finanzkräfte fehlen, sind größtenteils der hohe Preis- und Kostendruck der ostasiatischen Billigkonkurrenz in den letzten zwanzig Jahren, aber auch die teilweise mittelständischen und heterogenen Strukturen der deutschen Schiffbauunternehmen.

Zwar haben die Werften aufgrund der positiven Marktentwicklung ihre Investitionen deutlich erhöht. Sowohl bei den Nettoinvestitionen als auch bei den Investitionsquoten sind für 2004 bzw. in der Vor-schau für 2005 signifikante Steigerungen feststellbar. Die für den Zeitraum von 2006 bis 2009 von den Werften geplanten Investitionen müssen für eine wirksame Zukunftssicherung aber immer noch als zu gering angesehen werden.

Zugleich rechnen die deutschen Werften mit einer dramatischen Verschärfung der Konkurrenzsituation. Der europäische Werftendachverband CESA und der japanische Schiffbauverband SAJ prognostizieren für das Jahr 2010 weltweite Überkapazitäten im Handelsschiffsneubau in Höhe von 25 % bis 40 % der für die kommenden Jahre erwarteten Nachfrage. Insbesondere China betreibt massiv den Ausbau der nationalen Werftkapazitäten. Es liegt auf der Hand, dass der Weltschiffbaumarkt auch weiterhin von hartem internationalen Preiskampf und massivem Verdrängungswettbewerb geprägt sein wird.

Vor diesem Hintergrund haben die deutsche Schiffbauindustrie, der Sozialpartner IG Metall und die Politik des Bundes und der Länder Gespräche über eine gemeinsame **Zukunftsstrategie „LeaderSHIP Deutschland“** begonnen.

Die Partner beabsichtigen, in dieser Strategie ihre Beiträge zu bündeln, die der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und des Ausbaus des Marktanteils der deutschen Schiffbauindustrie dienen.

Die deutsche Schiffbauindustrie stellt sich das Ziel, auch unter hohem Konkurrenzdruck ihre guten Weltmarktpositionen nicht nur zu halten, sondern auch weiter zu verbessern. Dieses Wachstum soll sich auf die Technologieführerschaft der Werften und Schiffbauzulieferer bei Produkten und Prozessen gründen und mindestens dem durchschnittlichen jährlichen Produktivitätszuwachs entsprechen.

1.3 Die maritimen Technologien - Teil der „Hightech-Strategie für Deutschland“

In ihrer am 21. September 2006 dem Deutschen Bundestag vorgelegten „Hightech-Strategie für Deutschland“ definiert die Bundesregierung ihre Ziele, Instrumente und Strategien in der Forschungs- und Innovationspolitik der kommenden Jahre. Unter der Überschrift **„Maritime Technologien: Innovationen für die Weltmeere“** sind der Schiffbau, die meerestechnische Industrie sowie die Technologien in der Seeschifffahrt und Hafenvirtschaft

eines der 17 Zukunftsfelder der „Hightech-Strategie für Deutschland“, deren Ziel ist, Deutschland zu einem maritimen Hightech-Standort auszubauen.

Der deutsche Schiffbau soll seine gute Weltmarktposition bei hochkomplexen Spezialschiffen festigen und seine Wettbewerbsfähigkeit bei Standardschiffen durch Prozessinnovationen erhalten. Es geht um neue thematische Schwerpunkte wie beispielsweise „Das energieeffiziente Schiff“, die Steigerung der Wirtschaftlichkeit des Schiffsbetriebs über den gesamten Lebenszyklus und die Verringerung von Umweltbelastungen. Durch Prozessoptimierungen zur Kostensenkung und Produktivitätssteigerung soll die Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt gesteigert werden. Bei der Entwicklung neuer Fertigungstechniken ist beispielsweise die „Flexible Serienfertigung“ ein Themenschwerpunkt.

Die deutsche meeres technische Industrie soll rechtzeitig mit innovativen Systemlösungen am Weltmarkt präsent sein und so vom weltweiten Wachstum der Offshore-Branche profitieren. Es geht um die Entwicklung von Systemlösungen für die Erschließung und umweltfreundliche Förderung von Energie und mineralischen Rohstoffen aus dem Meer. Dazu sollen die deutschen Stärken in den Bereichen „Unterwasserprozesstechnik für die Öl- und Gasförderung“, „Unterwasserfahrzeuge“ und „Unterwasser-Robotik“ ausgebaut werden. Um den Eintritt in die internationalen Offshore-Märkte zu verbessern, sind frühzeitig FuE-Kooperationen mit Ländern erforderlich, die einen hohen Technologiebedarf haben.

Im Bereich maritimer Technologien in der Schifffahrt und Hafenwirtschaft werden Entwicklungen zu solchen Themenschwerpunkte wie „Innovative Umschlagstechniken“ und „Angepasste Schiffskonstruktionen für Binnen- und Küstenschifffahrt“ Lösungen bringen, die sich besser in multimodale Transportketten integrieren lassen, die auch bei geringerer Wassertiefe einsetzbar sind und die Uferbeschädigungen und Schadstoffbelastungen minimieren.

Durch Integration und Konzentration der Investitionen in Forschung, Entwicklung und Innovation soll das gemeinsame Potenzial der Mitgliedstaaten

der Europäischen Union optimal ausgeschöpft werden. Mit dieser Zielstellung beteiligt sich das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie federführend am Aufbau zweier europäischer Forschungsförderungen im Bereich der maritimen Technologien und der Schifffahrt.

Die Aufnahme der maritimen Technologien in die Hightech-Strategie der Bundesregierung liefert den Rahmen für das auf der Vierten Nationalen Maritimen Konferenz geforderte **integrative Konzept für die Förderung von FuE und Innovation im Schiffbau**.

Die Anfang 2006 erfolgte Konzentration der maritimen FuE- und Innovationsförderung im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie war ein wichtiger Schritt für eine integrierte maritime FuE- und Innovationsförderung mit höchstmöglicher Effizienz der beiden bestehenden Förderprogramme „Schifffahrt und Meerestechnik für das 20. Jahrhundert“ und „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“. Hierdurch wird im Schiffbau eine durchgängige Innovationsförderstrategie möglich, die die Brücke von der universitären Grundlagenforschung über die industrielle Forschung und Entwicklung bis hin zur Umsetzung in marktfähige Produkte schlägt.

1.4 FuE-Förderprogramm

Das Förderprogramm „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie finanziert vorwiegend industriegeführte FuE-Verbundprojekte, in denen Unternehmen mit Hochschulen oder Forschungseinrichtungen an einem gemeinsamen Entwicklungsziel arbeiten. Neben der offenen Förderung, bei der jederzeit Förderanträge gestellt werden können, werden bestimmte Themen durch spezielle Förderbekanntmachungen aufgegriffen – insbesondere als Ergebnis von Beschlüssen der Nationalen Maritimen Konferenzen.

Für das 2000 eingeführte Programm fand Ende 2004 eine umfassende Evaluierung statt. Externe Evaluatoren, nationale Experten sowie in- und ausländische Auditoren haben das Programm hinsicht-

lich Wirksamkeit und Effizienz übereinstimmend als Erfolg gewertet. Die Förderziele wurden erreicht und dank der FuE-Förderung konnte die deutsche Schiffs- und Meerestechnik ihre Position unter den Technologie- und Marktführern halten und teilweise sogar ausbauen. Die angebotene breite Palette an Förderthemen hat sich bewährt und wird auch in den nächsten Jahren ihre Aktualität nicht verlieren. Das Forschungsprogramm wurde daher für den Zeitraum 2005 - 2010 verlängert und zur weiteren Verbesserung der inhaltlichen, administrativen und organisatorischen Umsetzung neu ausgerichtet.

In 2005 und 2006 wurden 100 FuE-Projekte mit insgesamt 24,2 Mio. Euro gefördert. Diese Förderung hat die Wirkung, dass von den Werften und Schiffbauzulieferern ein Betrag in etwa der gleichen Größenordnung ebenfalls in FuE investiert wird. In der Schiffstechnik standen dabei Themen im Vordergrund, die sich mit der durchgängigen rechen-technischen Beherrschung des schiffbaulichen Entwurfsprozesses, mit der Entwicklung neuer energieeffizienter und umweltfreundlicher Schiffsantriebe sowie mit Problemen der Schiffssicherheit befassten. Die Förderung der meerestechnischen Forschung und Entwicklung konzentrierte sich vor allem auf die Entwicklung innovativer Offshore-Techniken zur Gewinnung von unter dem Meeresboden lagernden Erdöl und Erdgasreserven sowie auf die Lösung grundlegender Probleme der Unterwasser-Robotik.

Im Rahmen des „6 Mrd. Euro-Programms“ der Bundesregierung zur Förderung von Forschung und Entwicklung und Innovation ist die für den Zeitraum 2006 bis 2009 geplante finanzielle Ausstattung des FuE-Förderprogramms „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“ um 29 Mio. Euro verbessert worden. Das ist ein Zuwachs um 47%:

(Mio. Euro)	2006	2007	2008	2009	Summe
FuE-Förderung	19,5	21,5	23,5	26,5	91,0

1.5 Innovationsförderprogramm

Das im März 2005 vom Bundeswirtschaftsministerium eingeführte neue Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ ist schnell wirksam geworden.

In der bisherigen rund zweijährigen Laufzeit des Programms wurden für 18 industrielle Anwendungen innovativer Schiffstypen, schiffbaulicher Komponenten und Verfahren Zuwendungsverträge über die Gewährung bedingt rückzahlbarer Zuwendungen in Höhe von rund 24,5 Mio. Euro abgeschlossen (Stand 5. Oktober 2006). Damit wurde die erstmalige Nutzung, d.h. die Markteinführungen schiffbaulicher Innovationen mit einem Volumen von rund 125 Mio. Euro gefördert.

Von den bisher 36 von den Werften gestellten Anträgen auf Innovationsförderung befanden sich Anfang Oktober 2006 noch 14 in der Bearbeitung, vier sind von den Antragstellern zurück gezogen worden. Das neue Förderprogramm, für das bislang keine Erfahrungen vorlagen und das als erstes derartiges Programm eines Mitgliedstaates von der EU-Kommission Anfang 2005 genehmigt worden war, hat sich bewährt.

Im Rahmen des „6 Mrd. Euro-Programms“ der Bundesregierung zur Förderung von Forschung und Entwicklung und Innovation ist die für den Zeitraum 2006 bis 2009 geplante finanzielle Ausstattung des Schiffbau-Innovationsförderprogramms um 13,5 Mio. Euro verbessert worden. Das ist ein Zuwachs um rund 30%:

(Mio. Euro)	2006	2007	2008	2009	Summe
Innovationsförderung	10,5	13	16	20	59,5

Ende Oktober 2006 hat die EU-Kommission die Geltungsdauer der Rahmenbestimmungen über staatliche Beihilfen an den Schiffbau um zwei Jahre bis zum 31. Dezember 2008 verlängert. Mit dieser rechtzeitigen wortgleichen Verlängerung der EU-beihilferechtlichen Grundlage kann auch die nationale Innovationsförderung in den nächsten beiden Jahren fortgesetzt werden.

1.6 Sicherung des Ingenieurbedarfs im Schiffbau

Wegen der wissensbasierten Produktion der deutschen Werften und ihrer Zulieferer ist der Zugang zu qualifizierten Mitarbeitern eines der Hauptprobleme der Branche:

- ▶ Es kommt zu einer Verlagerung der Nachfrage von der praxisnahen Ausbildung an Fachhochschulen (Ing. grad., Dipl.-Ing. (FH) und Bachelor, bisher etwa 60%) hin zum stärker wissenschaftlich und methodenorientierten Studium an Technischen Universitäten (Dr.-Ing., Dipl.-Ing. und Master, bisher etwa 40%). Zukünftig ist eine 50-50-Nachfrage zu erwarten.
- ▶ Fast ein Viertel der Ingenieure sind 55 Jahre alt oder älter und in den nächsten zehn Jahren zu ersetzen.
- ▶ Schließlich besteht gegenwärtig ein mit der guten Auftragslage der Werften verbundener hoher zusätzlicher Ingenieurbedarf, was sogar dazu führt, dass Ingenieure von der auftragsunabhängigen FuE abgezogen und für die Projektvorbereitung von Bauaufträgen eingesetzt werden müssen.

Positiv wirkt, dass der Schiffbau als moderne Hightech-Branche attraktiv ist und die Nachfrage nach schiffbaulichen Studienplätzen kontinuierlich steigt. Andererseits muss aber festgestellt werden, dass im langjährigen Mittel jeweils nur 40 % der neu Immatrikulierten eines schiffs- oder meerestechnischen Studiums dieses auch erfolgreich abschließen. Diese niedrige Quote deutlich zu erhöhen, würde bereits zu einer Verringerung der derzeit bestehenden „Ingenieurlücke“ führen.

Umgesetzte und angekündigte Sparmaßnahmen an den Hochschulen und vakante Planstellen wirken in dieser Situation kontraproduktiv, denn sie können das Studium unattraktiv machen und tragen vermutlich zu der niedrigen Absolventenquote bei. Außerdem wurden die Ausbildungskapazitäten an den sechs schiffstechnischen Hochschulstandorten (Berlin, Bremen, Duisburg, Hamburg, Kiel und Ros-

tock) bisher nur wenig erhöht, so dass einige Hochschulen bereits einen Numerus Clausus einführen mussten.

Von den Werften wird verstärkt auf eine eigene intensive Qualifizierung geeigneter gewerblicher Mitarbeiter gesetzt, z.B. durch firmeninterne Schulung von Technischen Zeichnern zu CAD-Konstrukteuren. Durch attraktive neue Ausbildungsangebote wird versucht, in den nicht branchenspezifischen Fachrichtungen im Wettbewerb um Absolventen erfolgreich zu sein, z.B. mit dualen Studienmodellen. Über Industriepraktika und betreute Diplomarbeiten wird frühzeitig Kontakt zu Absolventen aufgenommen. Schließlich werden von Werften und Zulieferern Ingenieursarbeitsplätze zunehmend auch international ausgeschrieben.

Vom Bundesministerium für Bildung und Forschung wird seit 2005 im Rahmen des Programms „Neue Medien in der Bildung – Hochschullehre“ das Verbundforschungsvorhaben **Netzwerk Schiffs- und Meerestechnik („mar-ing“)** der TU Berlin, der Universität Duisburg-Essen, der Justus-Liebig-Universität Giessen, der TU Hamburg-Harburg und der Universität Rostock mit einer Gesamtsumme von ca. 3,1 Mio. Euro gefördert. Das Verbundforschungsvorhaben „mar-ing“ bündelt die differenzierten schiffs- und meerestechnischen Kompetenzen der verschiedenen Hochschulstandorte und stellt sie unter Einsatz moderner IuK-Technologien ortsunabhängig bereit.

Wichtiges Ergebnis von „mar-ing“ ist die Konzeption eines von den Partnern gemeinsam angebotenen Masterstudiengangs „M.Sc. Naval Architecture and Ocean Engineering“ mit forschungsorientiertem Studienprofil. Das Konzept des Studiengangs sichert die Nachhaltigkeit der qualitativen Strukturveränderung im Lehrbetrieb und stärkt langfristig die schiffs- und meerestechnischen Kompetenzen der beteiligten Universitätsstandorte und deren hohes Niveau in Lehre und Forschung. Die Entwicklung des multimedial gestützten virtuellen Masterstudiengangs »M.Sc. in Naval Architecture and Ocean Engineering« ist Teil der Europäisierungsbemühungen der Hochschulen und der Bildungspolitik und wird in dieser Form erstmalig in Angriff genommen.

Die Akkreditierung des Studiengangs ist in Vorbereitung; der Studienbeginn ist zum Herbst 2007 vorgesehen.

1.7 Beschäftigungspool

Die Werften und die IG Metall Bezirk Küste haben sich auf ein Konzept verständigt, durch Nutzung arbeitsmarktpolitischer Rahmenbedingungen zu Kostenentlastungen bei gleichzeitiger Erhaltung von Beschäftigungs- und Qualifikationspotenzialen zu kommen.

Das so genannte „Poolkonzept“ soll drei Elemente haben:

- ▶ Austausch (Verleih) von MitarbeiterInnen zwischen den Werften zum Ausgleich von Unterauslastungen und Beschäftigungsspitzen.
- ▶ Förderung der Qualifizierung von MitarbeiterInnen,
- ▶ Minimierung konjunktureller Kurzarbeit in Zeiten geringer Auslastung und Beschäftigung.

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie unterstützt mit einer 50 %igen Förderung eine Machbarkeitsstudie zum Poolkonzept, die vom VSM in Auftrag gegeben wird.

Die Gestaltung einer Unterstützung aus ESF-Mitteln für Qualifizierungsmaßnahmen im Rahmen des Poolkonzepts kann erst nach dem Vorliegen der Ergebnisse dieser Studie geprüft werden.

2. Marineschiffbau

Die deutschen Marinewerften verfügen bei konventionellen U-Booten, Überwasserkampfschiffen bis Fregattengröße und Minenabwehreinheiten über unverzichtbare wehrtechnische Kernfähigkeiten und Systemkompetenz sowie weltweit führende Marktpositionen. Bislang bildeten die Aufträge der Deutschen Marine die Grundlage für die System- und Wettbewerbsfähigkeit der Werften und sicherten den Erhalt von Kernfähigkeiten und eine Mindestauslastung der Marineschiffbaukapazitäten. Künftig wird der Beitrag der Deutschen Marine aufgrund veränderter Bedarfs- und Fähigkeitsanforderungen zur Auslastung der Konstruktions-, Engineering- und Fertigungskapazitäten im deutschen Marineschiffbau geringer werden. Gleichmaßen nimmt die Bedeutung des Exports von Marineschiffen zu. Für die Hereinnahme von Exportaufträgen im Marinebereich sind aber weiterhin nationale Referenzprojekte („parent navy“) unerlässlich. Um der Gefahr des Verlustes von System- und Kernfähigkeiten zu begegnen und zur Sicherung der internationalen Markt- und Technologieführerschaft bedarf es struktureller Verbesserungen. Mit der Bildung des Werftenverbundes unter Führung der ThyssenKrupp Marine Systems AG wurde ein wichtiger erster Konsolidierungsschritt getan. Die Integration des strategisch bedeutenden Marineelektronikzulieferers Atlas Elektronik ist die konsequente Fortsetzung des nationalen Konsolidierungsprozesses. Damit stärkt ThyssenKrupp Marine Systems seine Position als führender Werftenverbund in Europa und als Systemhaus mit Prime-Contractor-Anspruch.

2.1 Kapazitätsauslastung im Marineschiffbau

Durch die Ausrichtung auf Handels- und Marineschiffbau gelang es den Werften flexibel Nachfrageschwankungen im Marinebereich zu kompensieren und durch Kapazitätsverlagerungen eine rentable Auslastung der Engineering- und Fertigungskapazitäten zu erreichen. Insbesondere im Überwasserschiffbau gingen von der zivilen Komponente stabilisierende Impulse für die Beschäftigungsentwicklung auf den Universalwerften aus.

Auf den deutschen Werften mit Marineschiffbau waren Anfang September 2006 insgesamt 9.137 Be-

schäftigte tätig. Der Beschäftigungsabbau konnte damit gestoppt und die Beschäftigtenzahl sogar leicht erhöht werden (+2,7% gegenüber 2005).

Die Kapazitätsauslastung im Marineschiffbau ist in den Kernbereichen U-Boot-Bau und Überwasserkampfschiffbau differenziert. Vor allem im **Überwasserschiffbau** sind für den Erhalt von Know-how und Kapazitäten aufgrund langer Vorlaufzeiten Anschlussaufträge dringend erforderlich. Das Programm Fregatte Klasse 124 (3 Einheiten), an dem die TKMS-Werften Blohm + Voss (B+V), HDW und Nordseewerke (NSWE) sowie Fr. Lürssen-Werft (FLW) beteiligt sind, wird im Jahr 2007 abgeschlossen. Der Bau von insgesamt fünf Korvetten der Klasse 130 ist bei B+V, NSWE und FLW in vollem Gange, die Ablieferungen erfolgen in den Jahren 2007 (2) und 2008 (3). Da auch die Modernisierung der Fregatten Klasse 122 und 123 zur „Fähigkeitsanpassung FÜWES“ planmäßig verläuft (Abschluss 2011) und der Zulauf von vier Fregatten F 125 nach den Planungen und aus Haushaltsgründen erst ab dem Jahr 2014 vorgesehen ist, zeichnet sich mittelfristig eine Unterauslastung der Marineschiffbaukapazitäten im Überwasserbereich ab. Damit droht der Verlust von Kernfähigkeiten und Mindestkapazitäten. Bereits in den zurückliegenden Monaten kam es teilweise zu Kapazitätsverschiebungen aus dem Marine- in den zurzeit gut ausgelasteten Handelsschiffbau-Bereich der Werften. Aus dem Exportgeschäft sind im Überwasserbereich zumindest auf kurze Sicht kaum Entlastungen zu erwarten, da sich derzeit keine Aufträge in der Abwicklung befinden. Trotz erheblicher verstärkter Akquisitionsbemühungen in verschiedenen Ländern, konnten bislang keine adäquaten Exportaufträge kontrahiert werden.

Im **Unterwasserbereich** sind die Engineering- und Fertigungskapazitäten durch die Beschaffungsvorhaben der Deutschen Marine und Bestellungen aus dem Ausland inzwischen relativ gut ausgelastet. Nach der Realisierung des 1. Loses über vier Einheiten außenluftunabhängiger U-Boote des Typs 212 A wurde kürzlich das 2. Los über zwei Einheiten unter Vertrag genommen. Damit sind Beschäftigung und Erhalt von Kernkompetenzen auf den TKMS-Werften in Kiel (HDW) und Emden (NSWE) langfristig gesichert. Die Ablieferung der konventionellen U-Boote ist für 2012/2013 vorgesehen.

Das Exportgeschäft wird gegenwärtig durch die Abwicklung der U-Boot-Aufträge für Griechenland geprägt, die den Neubau von vier Booten der Klasse 214 sowie die Modernisierung von zwei Booten der Klasse 2009 umfassen. Daneben laufen weitere Programme u. a. für Südkorea, Portugal, Südafrika und Israel.

2.2 Alternative Finanzierung

Die Finanzierung der geplanten militärischen Beschaffungen der Deutschen Marine erfolgt aus dem Verteidigungshaushalt. Alternative Beschaffungsformen wie Miet-, Leasing- oder Betreiberlösungen anstelle der herkömmlichen Kauflösung kommen gegenwärtig aus wirtschaftlichen und haushaltsrechtlichen Gründen nicht in Betracht.

Für künftige Investitionsvorhaben (Neu- und Ersatzbeschaffungen) der Deutschen Marine sollten alternative Beschaffungslösungen jedoch weiter verfolgt werden. Erfahrungen in anderen Ländern haben gezeigt, dass alternative Beschaffungsformen (Leasing) für ausgewählte Marineschiffe grundsätzlich Anwendung finden können.

Im Rahmen der Projektarbeitsgruppe Öffentliche Private Partnerschaften (ÖPP) der Fraktionen von CDU/CSU und SPD werden gegenwärtig Vorschläge für alternative Beschaffungskonzepte bei Bundeswehraufträgen – unter Würdigung spezifischer verteidigungsrelevanter Aspekte – geprüft.

2.3 Konsolidierung der Marineindustrie

Der deutsche Marineschiffbau steht vor der Aufgabe, sich zu konsolidieren und seine internationale Kooperations- und Wettbewerbsfähigkeit zu stärken, um den Erhalt von Kernfähigkeiten/Schlüsseltechnologien und Wertschöpfung am Standort Deutschland zu sichern. Dazu bedarf es struktureller Veränderungen, der Bündelung von Fähigkeiten sowie strategischer Partnerschaften durch horizontale und vertikale Kooperation bis hin zu Kapitalverflechtungen. Ein starkes deutsches Systemhaus ist bei einer künftigen

Restrukturierung des europäischen Marineschiffbaus auch Voraussetzung für eine ausgewogene Wertschöpfung und Arbeitsteilung zwischen den Beteiligten und die Wahrung nationaler sicherheits- und industriepolitischer Interessen.

Der Zusammenschluss der ThyssenKrupp Werften und der Howaldtswerke-Deutsche Werft AG (HDW) zu einem **Werftenverbund** Anfang 2005 war ein wichtiger Schritt zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Marinewerften. Durch Konzentration und funktionelle Kräftebündelung in den Kerngeschäften konventioneller U-Boot-Bau und Marine-Überwasserschiffbau bis Fregattengröße sind die notwendigen strukturellen Voraussetzungen geschaffen, um die führende Position und technologische Spitzenstellung der deutschen Werften im Markt für Marineschiffe zu stärken.

Der Konsolidierungsprozess im Marineschiffbau in Deutschland verläuft erfolgreich.

Die mit der Bildung des Werftenverbundes eingeleiteten Maßnahmen zur Realisierung von Synergiepotenzialen sind weitgehend abgeschlossen. TKMS hat gegenwärtig 6.024 Beschäftigte am Standort Deutschland in den Bereichen Marine- und Handelsschiffbau sowie Schiffsreparaturen (Stand per 1. September 2006). Das sind knapp ein Drittel aller Beschäftigten im deutschen Schiffbau. TKMS ist damit die Werften-Gruppe mit den mit Abstand meisten Beschäftigten in Deutschland.

Mit dem gemeinsamen **Erwerb des Marineelektronikzulieferers Atlas Elektronik** durch ThyssenKrupp Technologies und EADS (Closing am 3. August 2006) wurde ein weiterer wichtiger Schritt zur Konsolidierung der deutschen Marinesystemindustrie vollzogen. Nach Einbringung des EADS-Geschäftsbereichs Naval Electronics (FÜWES für Überwasserkampfschiffe sowie maritime Kommunikationselektronik und Sicherheitssysteme) in die Firma Atlas Elektronik werden ThyssenKrupp Technologies AG 51% und EADS Deutschland GmbH 49% der Anteile an der Atlas Elektronik GmbH halten. Die neue Atlas Elektronik wird von beiden Anteilseignern partnerschaftlich und als eigenständiges Unternehmen geführt. Die vertikale Integration von Atlas Elektronik erhöht die Systemkompetenz der Werften

entscheidend und macht aus dem Marinewerftenverbund ein Systemhaus. Durch die Kompetenz von ThyssenKrupp im Plattformbau und als Systemintegrator sowie durch die Einbringung des Marine-systemgeschäfts der EADS wird gleichzeitig die führende Position von Atlas Elektronik als Anbieter von Marineelektronik national und international gestärkt.

Atlas Elektronik ist wichtiger Zulieferer der deutschen Marinewerften und sichert durch Zulieferung von Schlüsselkomponenten der Marineelektronik (Führungs- und Waffeneinsatzsysteme – FÜWES, Sonarsysteme, Navigationssysteme, Minenkampfsysteme, Schwergewichtstorpedos u.a.) wehrtechnische Kernfähigkeiten und die Marktführerschaft deutscher Werften insbesondere bei konventionellen U-Booten.

3. Meerestechnische Industrie

Auf dem Grund der Weltmeere liegen unerschlossene Fördergebiete für Öl und Gas sowie für mineralische Rohstoffe. Die Nutzung dieser Ressourcen stellt extreme Anforderungen an die Technik und gilt weltweit als eine der größten Herausforderungen überhaupt. Die Tiefwasserförderung von Erdöl und Erdgas (unterhalb 500 Meter, künftig unterhalb 1.500 Meter) wird sich im Zeitraum 2005 bis 2009 mehr als verdoppeln. Auch werden die **Öl- und Gasressourcen in den eisbedeckten Gebieten** der Arktis, vor allem in der Barentssee, in den nächsten Jahrzehnten eine zunehmend wichtigere Rolle für die Energieversorgung in Europa und in den USA spielen. Seit etwa zehn Jahren rückt **Gashydrat** als neuer Energieträger aus dem Meer ebenfalls ins Blickfeld des internationalen Interesses. Die **Hochtechnologien der meerestechnischen Industrie** sind als Teil der Maritimen Technologien eines der 17 Zukunftsfelder der Hightech-Strategie für Deutschland. Ebenso wie im Schiffbau verfolgt die Bundesregierung auch in der Meerestechnik das Ziel, Deutschland zu einem meerestechnischen Hightech-Standort auszubauen. Sie strebt dabei an, dass die deutsche meerestechnische Industrie rechtzeitig mit innovativen Systemlösungen am Weltmarkt präsent ist und so vom weltweiten Wachstum der Offshore-Branche profitieren kann.

3.1 Vernetzung von Kompetenzen und wirtschaftlichen Potenzialen

Für eine signifikante Erhöhung des Weltmarktanteils der deutschen meerestechnischen Industrie von zur Zeit nur 2 % ist es erforderlich, das Know-how und das wirtschaftliche Potenzial der Technologiefelder, in denen die deutschen Stärken liegen, für eine bessere Vermarktung zu bündeln und zu vernetzen.

Die meerestechnische Industrie und Wissenschaft haben sich zusammen mit Länder- und Bundesministerien zu einer **Strategischen Allianz Meerestechnik** zusammengeschlossen, die den Vernetzungsprozess konzeptionell und politisch flankiert und unterstützt. Eine der Hauptaufgaben der Allianz ist die Ermittlung zukunftsfähiger Aktionsfelder und die Konzentration der Kräfte der hierfür erforderlichen Akteure.

Ein erfolgreiches Beispiel der **Vernetzung** im Bereich wissenschaftlich orientierter Dienstleistungen ist die Gruppe **Ocean Monitoring System - OMS**, getragen zu 70 % aus der meerestechnischen Industrie und zu 30 % aus der Wissenschaft. Das vom Land Schleswig-Holstein geförderte OMS entwickelt und vermarktet ein Informationssystem für ein breites, umfassendes Monitoringsystem für Küsten- und Seegebiete. Auch der 2004 gegründete wirtschaftliche Verein **GHyCoP** (German Hydrographic Consultancy Pool w.V.) bündelt öffentliche und private Einrichtungen und Unternehmen der maritimen Industrie, der öffentlichen Verwaltung, der Lehre und Forschung in Deutschland und bietet flexible und kompetente hydrographische Dienstleistungen auf dem Weltmarkt an. Das Land Schleswig-Holstein und die Bundesregierung haben die Vermarktungsaktivitäten von GHyCoP zur Erschließung internationaler Märkte für die deutsche hydrographische Wirtschaft im Rahmen eines Internationalen Küstenstaaten Symposiums (Mai 2006) aktiv unterstützt.

3.2 Förderung der Forschung und Entwicklung in der Meerestechnik

Im Rahmen der Hightech-Strategie Deutschland für den Bereich „Maritime Technologien“ finanziert die Bundesregierung im **BMW-Förderprogramm „Schiffbau und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“** vorwiegend industriegeführte Verbundprojekte in der Meerestechnik, deren Ergebnisse optimale Vermarktungschancen auf dem Weltmarkt haben.

Herausragende Chancen hat die deutsche meerestechnische Industrie bei der Vermarktung von Offshore-Technologien für die Öl- und Gasexploration und -produktion. Die Förderung von Öl und Gas aus see- und eisbedeckten Gebieten wird zunehmen. Damit die deutsche meerestechnische Industrie davon profitieren kann, ist die Entwicklung von Systemlösungen für die Erschließung und umweltfreundliche Förderung von Öl und Gas aus dem Meer und aus eisbedeckten Gebieten ein Förderschwerpunkt im Programm „Schiffbau und Meerestechnik im 21. Jahrhundert“.

Ein zentrales Förderprojekt im Rahmen der „**Go Subsea**“-Initiative ist die Entwicklung von Kernkomponenten eines meeresbodengestützten Unterwasserproduktionssystems zur Förderung von Kohlenwasserstoffen. Die herkömmliche Technik von Überwasserplattformen ist bei Wassertiefen über 2000 Meter oder in eisbedeckten Gebieten kaum noch wirtschaftlich zu realisieren. Erforderlich werden Systeme auf dem Meeresboden, die alle Aspekte einer effizienten, Ressourcen schonenden und umweltfreundlichen Technologie in wirtschaftlicher Weise erfüllen. Entwickelt wird ein modular erweiterbarer Grundrahmen, in dem die Subsysteme des Produktionssystems standardisiert installiert werden können. Unterwasser-Arbeitsgeräte, eine spezifische Stromversorgung, die Integration der für den Unterwassereinsatz geeigneten Mehrphasenpumpe und ein Kontroll- und Steuerungssystem sind die weiteren wesentlichen Entwicklungskomponenten.

Um die Eintrittschancen für deutsche Firmen in die internationalen Offshore-Märkte zu verbessern, sind frühzeitig **FuE-Kooperationen** mit Ländern erforderlich, die einen hohen Technologiebedarf haben. Dies gilt insbesondere für Russland. So fördert die Bundesregierung im Rahmen der wissenschaftlich-technischen Zusammenarbeit mit Russland ein gemeinsames deutsch-russisches Projekt zur nachhaltigen Gewinnung und den Transport von Kohlenwasserstoffen mit Mehrphasentechnologie in On- und Offshore-Gebieten.

Ein weiterer Schwerpunkt der Zusammenarbeit werden FuE-Kooperationen zur Nutzung des Nördlichen Seeweges durch das Polarmeer sein. Die Klimaerwärmung und die hohen Energiekosten in der Schifffahrt machen die Nordroute attraktiv für den Transport der riesigen Öl- und Gasvorkommen aus der Pechora- und Karasee nach Westen. Hier eröffnet sich ein großer und vielfältiger Markt für deutsche maritime Polar-Technologien. Benötigt werden technische / technologische Lösungen für die sichere und wirtschaftliche Schifffahrt im Eis wie z.B. die Fahrtroutenoptimierung unter Nutzung der Satellitentechnik. Bedarf besteht an emissionsarmen Förder- und Transporttechniken, aber auch an eismeertauglichen Technologien zur Bekämpfung von Ölunfällen und zum Aufnehmen von Öl aus verschiedenen Eisverhältnissen der Arktis. Eine weitere Herausforderung ist der Schutz von Verladeterminals vor Eisdrift durch besondere Eisbarrieren.

4. Seeschifffahrt

Die zunehmende Globalisierung hat gravierende Auswirkungen auf das Weltwirtschaftswachstum und damit auch auf den Seeverkehr. Mehr als 90 % des interkontinentalen Warenverkehrs, fast 95% des Außenhandels der Europäischen Union und gut 20% des deutschen Außenhandels werden über den Seeweg abgewickelt.

Prognosen gehen von einer weiterhin dynamischen Entwicklung des internationalen Seeverkehrs aus. Überdurchschnittliche Zuwachsraten sind vor allem im Containerverkehr zu erwarten. Eine Verdoppelung des Containerumschlages bis 2015 erscheint durchaus realistisch. Die Impulse dafür kommen vorwiegend von den Wachstumsmärkten in Asien.

4.1 Deutsche Seeschifffahrt im Aufschwung

Die **Schifffahrtspolitik** der Bundesregierung hat durch die Schaffung wirtschaftlicher und rechtlicher Rahmenbedingungen wesentlich zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Schifffahrtsstandortes beigetragen. Wichtige Meilensteine dafür sind das „Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt“ (Maritimes Bündnis) und die impulsgebenden Vereinbarungen auf den Nationalen Maritimen Konferenzen.

Die deutschen Seeschifffahrtsunternehmen haben in den vergangenen Jahren bewiesen, dass sie sich am Standort Deutschland erfolgreich im globalen Wettbewerb behaupten können, wenn die entsprechenden Rahmenbedingungen stimmen. Die deutsche **Handelsflotte** ist heute die drittgrößte weltweit und mit der jüngsten und modernsten Flotte in der Containerschifffahrt führend. Die wesentlichen Kennziffern in der deutschen Schifffahrtsbranche sind positiv. Das gilt sowohl für den Beschäftigungstrend als auch für die Entwicklung der deutschen Handelsflotte. Etwa 380 deutsche Schifffahrtsgesellschaften bereedern nach Angaben des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie und des Verbandes Deutscher Reeder gegenwärtig 3.076 Handelsschiffe mit einer Tragfähigkeit von 81,4 Mio. tdw (Stand September 2006). Von dieser Flotte

fahren 579 Schiffe unter deutscher Flagge, weitere 2.121 Handelsschiffe sind in deutschen Schiffsregistern eingetragen und führen befristet eine Auslandsflagge. Hinzu kommen 376 Schiffe in ausländischen Registern unter Auslandsflaggen, die wirtschaftlich deutschen Reedereien zuzuordnen sind. Deutsche Reedereien hatten zu Beginn des Jahres 2006 insgesamt 674 Schiffe mit 23,4 Mio. tdw und einem Investitionsvolumen von knapp 23 Mrd. Euro in Auftrag gegeben. Mit den anstehenden Neubauablieferungen dürfte sich ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit weiter verbessern.

4.2 Maritimes Bündnis

Mit der Umsetzung der schifffahrtspolitischen Absprachen zwischen der Bundesregierung, der Gewerkschaft ver.di, dem Verband Deutscher Reeder (VDR) und den Küstenländern im Rahmen des „Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt“ (Maritimes Bündnis) hat sich der Schifffahrtsstandort Deutschland in den letzten Jahren positiv entwickelt. Um den Weg erfolgreich weiter zu beschreiten, bedarf es auch zukünftig eines grundsätzlichen Konsenses über die Ziele des Maritimen Bündnisses und der konstruktiven Zusammenarbeit aller Beteiligten. Die Bundesregierung hat die Rahmenbedingungen für einen wettbewerbsfähigen Schifffahrtsstandort geschaffen und im Koalitionsvertrag vom 11. November 2005 ihre Position zur weiteren Stärkung des deutschen Reedereistandortes bekräftigt. Dies hat u. a. verstärkt zur Schaffung von Arbeitsplätzen geführt und attraktive berufliche Perspektiven in der Schifffahrtsbranche eröffnet.

Die **Beschäftigung deutscher Seeleute** auf Schiffen unter deutscher Flagge hat sich deutlich verbessert. Nahm die Anzahl deutscher Seeleute bis 2003 ab, so ist inzwischen eine Trendwende festzustellen. Ende 2005 waren rd. 8.100 Seeleute beschäftigt (Ende 2003: 7.300). Das bedeutet eine Zunahme um über 10 % innerhalb von zwei Jahren (Quelle: See - Berufsgenossenschaft). Die Beschäftigungssituation auf Schiffen unter deutscher Flagge hat sich unter Berücksichtigung der rasanten Flottenentwicklung derzeit insoweit geändert, als dass der inländische Arbeitsmarkt kaum noch qualifiziertes Bordpersonal zur Verfügung stellen kann. Das

Maritime Bündnis hat sich daher zum Ziel gesetzt, hier mittel- und langfristig durch verstärkte Ausbildung Abhilfe zu schaffen. Das spiegelt u. a. die Zunahme bei den abgeschlossenen Ausbildungsverhältnissen wider. Innerhalb von zwei Jahren hat sich die Zahl der seemännischen Ausbildungsverhältnisse mehr als verdoppelt (Ausbildungsverhältnisse 2003: 348; 2004: 476; 2005: 828).

Zudem ist die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Zahl der Beschäftigten, die in den Landbetrieben der Seeverkehrswirtschaft eingesetzt werden, abzulesen. Vom Jahr 2000 bis Ende 2005 stieg die Zahl der an Land Beschäftigten um rd. 3.800 auf ca. 19.700 Beschäftigte an.

Mit Blick auf das dynamische Wachstum in der Branche und dem damit verbundenen Bedarf an qualifizierten Arbeitskräften wird die Stärkung von Aus- und Fortbildung sowie Beschäftigung eine noch größere Rolle als bisher im Rahmen des Maritimen Bündnisses spielen. Dazu sind insbesondere die Reedereien und die Küstenländer angesprochen, ihren Anteil zugunsten der maritimen Wirtschaft und des Schifffahrtsstandortes zu leisten.

4.3 Nautische und schiffsbetriebstechnische Ausbildung

Die Fach- und Fachhochschulen mit **nautischen bzw. schiffsbetriebstechnischen Studiengängen** verzeichnen steigende Studentenzahlen (z.B. Studiengang Nautik - Studienanfänger 2003/04: 352; 2005/06: 565), so dass absehbar mehr Absolventen zur Verfügung stehen werden. Die Studiengänge Nautik an den Fachhochschulen überschreiten damit allerdings ihre Kapazitätsgrenzen, so dass zur Erhaltung der Qualität des Studiums ein Numerus clausus festgelegt werden musste. Bei den schiffsbetriebstechnischen Ausbildungsgängen sind noch Kapazitäten frei. Positiv ist auch die Entwicklung bei der **Schiffsmechanikerausbildung**. In den letzten beiden Ausbildungsjahren sind erstmals wieder mehr Ausbildungsverhältnisse neu abgeschlossen worden (2005: 311 Auszubildende, 2003: nur rund 150). Es kommt jetzt darauf an, die Kapazitäten der seemännischen Ausbildungsstätten zu erhalten und

soweit wie möglich zu erweitern. In diesem Zusammenhang ist das finanzielle Engagement einiger Reedereien hervorzuheben, die die Anstrengungen der Länder zur Schaffung ausreichender Ausbildungskapazitäten im Bereich der Nautik und in anderen schifffahrtsbezogenen Studiengängen unterstützen.

4.4 Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute

Verbunden mit der positiven wirtschaftlichen Entwicklung hat sich das Ansehen der Branche Seeschifffahrt in der Öffentlichkeit nachhaltig verbessert. Heute wird die Seeschifffahrt als ein moderner Wirtschaftszweig wahrgenommen, der qualifizierten Fachleuten ausgezeichnete berufliche Perspektiven bietet. Gleichzeitig hat sich bei den Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute einiges zum Positiven entwickelt. Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter haben mit dem im Jahre 2002 neu gefassten **Manteltarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt (MTV-See)** sowie mit dessen Ergänzungen 2005 die Grundlagen für weitere Verbesserungen der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute geschaffen. Ein wichtiges gemeinsames Ziel der Bündnispartner besteht nach wie vor in der Verlängerung der Verweildauer der qualifizierten Seeleute in ihrem Beruf.

Das **Seearbeitsübereinkommen** 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) wird als bedeutender Schritt zur Erhöhung der Schiffssicherheit und zur Gewährleistung einheitlicher Wettbewerbsbedingungen in der Seeschifffahrt gewertet. Insbesondere durch die vorgesehene Hafenstaatkontrolle wird das Übereinkommen weltweit für die Einhaltung von Mindeststandards für die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute sorgen. Die Situation der Seeleute dürfte sich dadurch nachhaltig verbessern, weil künftig die Nichtanwendung sozialer Mindeststandards als Wettbewerbsfaktor in der Seeschifffahrt ausgeschlossen ist.

4.5 Verkehrsverlagerung – From Road to Sea/Waterway

Der Kurzstreckenseeverkehr, das so genannte **Short Sea Shipping** (einschl. Feederverkehr), macht mehr als 40% des Verkehrsaufkommens in Europa aus und ist integraler Bestandteil des europäischen Verkehrssystems; er umfasst die Beförderung von Gütern auf See zwischen Häfen in Europa oder zwischen diesen Häfen und außereuropäischen Häfen in Ländern mit Küsten an den geschlossenen Meeren, die an Europa grenzen.

Deutschland – als wichtiges Transitland - sieht die grundsätzliche Notwendigkeit zur Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf den Wasserweg. Das Konzept „From Road to Sea/Waterway“ wird daher als verkehrspolitisches Schwerpunktthema verfolgt und auch von der EU mit mehreren Programmen gefördert.

Auf nationaler Ebene ergänzt das Know-how des deutschen **Short Sea Shipping Promotion Center (SPC)** - mit Sitz im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Bonn - die Bemühungen zum Abbau von Hemmnissen, die häufig einer Verlagerung von Gütertransporten auf den Wasserweg entgegenstehen, und zur Schaffung von mehr Transparenz. Das SPC ist ein PPP-Projekt, das sich für die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf alternative Verkehrsträger einsetzt. Aufgrund der neutralen und für die Nutzer kostenfreien Informations- und Beratungstätigkeit des SPC sind bisher, d.h. seit seiner Gründung im Juli 2001, mehr als 60 Verlagerungsprojekte initiiert worden, die den Straßengüterverkehr um ca. 144 Mio. tkm. entlastet haben.

Als Teilaspekt des Gesamtkonzeptes „From Road to Sea/Waterway“ begrüßt und unterstützt die Bundesregierung – in enger Zusammenarbeit mit den Küstenländern und der Wirtschaft - das in den TEN-Leitlinien verankerte Konzept der Hochgeschwindigkeitsseewege, mit dem effiziente, regelmäßige Dienste mit hoher Frequenz auf See angeboten werden, die mit anderen Verkehrsträgern im Hinblick auf Beförderungsdauer und -kosten konkurrieren können.

5. Seehäfen

Die deutschen Seehäfen sind als wichtiger Teil der maritimen Wirtschaft ein wesentlicher Garant für die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland auf den wachsenden globalen Märkten. Ihnen kommt eine besondere Bedeutung als multimodale Verkehrsdrehscheibe in der Transportkette und als Schnittstelle zur Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu. Die Bundesregierung wird den auf den Maritimen Konferenzen eingeschlagenen Weg zur Stärkung des maritimen Standortes fortsetzen. Die für den Seehafenstandort Deutschland besonders wichtigen Ziele der Bundesregierung

- ▶ gezielter und koordinierter Ausbau der seewärtigen und landseitigen Anbindungen der deutschen Seehäfen und
- ▶ Abbau internationaler Wettbewerbsverzerrungen und Harmonisierungsdefizite auf europäischer Ebene unter Ausnutzung aller nationalen Handlungsspielräume

wurden im Koalitionsvertrag vom 11. November 2005 festgeschrieben.

5.1 Seegüterumschlag

Wie schon in den Vorjahren hat sich auch 2005 der **Seegüterumschlag** weiter erhöht. Im Vergleich zum Vorjahr wurde mit fast 285 Mio. t und einem Plus von 4,8 % ein neuer Höchststand erzielt. Wachstumsträger mit über 12 Mio. TEU war wiederum der Containerumschlag mit einer zweistelligen Zuwachsrate von 11,8 %. Aufgrund der Entwicklung im ersten Halbjahr dürfte der Umschlag in den deutschen Seehäfen 2006 auf etwa 300 Mio. t steigen. Erneut überdurchschnittlich werden die Umschlagsleistungen im Container- und Fährverkehr zunehmen. Die Aufwärtsentwicklung im Seehafenumschlag dürfte nach Expertenschätzungen anhalten. Renommiertere Forschungsinstitute rechnen mit weiteren hohen Zuwächsen des Seehandels und insbesondere des Containerverkehrs. Eine Verdopplung des Containerumschlags bis 2015 ist durchaus realistisch. Um die Dynamik im Seegüterumschlag zu erfassen, wird das bisherige Prognose-Modell für die Bundesverkehrswegeplanung bis zum Jahr 2025 fortgeschrieben.

An dem Wachstum partizipiert die gesamte Seehafenwirtschaft. Hier werden nicht nur Arbeitsplätze gesichert, sondern in vielfältigem Maße neue geschaffen. In Deutschland sind im Bereich Güterverkehr und Logistik mehr als 2,7 Millionen Arbeitskräfte beschäftigt, gut 10% davon in den deutschen Seehäfen.

5.2 Verkehrsinfrastruktur der deutschen Seehäfen

Mit der positiven Entwicklung in den deutschen Seehäfen wächst zugleich die Herausforderung, entsprechende leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bereitzustellen, um die Wachstumschancen nutzen zu können und die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit der Häfen zu sichern. Die Bundesregierung ist sich ihrer Verantwortung bewusst. Der gezielte und koordinierte **Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten der Seehäfen** mit Bundesmitteln ist ein zentraler Bestandteil der Politik der Bundesregierung zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen.

Ein entscheidender Schritt in Richtung Stärkung der Seehäfen wurde mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 gemacht, in den die „Prioritätenliste“ mit 15 Küstenländer übergreifenden Schienen-, Straßen- und Wasserstraßenprojekten aufgenommen wurde. Mit dem 2 Mrd. Euro-Programm zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Jahren 2005 bis 2008 und der Verstärkung der Verkehrsinvestitionen um insgesamt 4,3 Milliarden Euro im Zeitraum 2006 bis 2009 wurde der entsprechende Rahmen geschaffen, um die Projekte des BVWP zur Verbesserung der see- und landseitigen Anbindung der Seehäfen schneller voranzubringen.

Zudem ist der Ausbau leistungsgerechter Hinterlandanbindungen deutscher Seehäfen sowie ihrer seewärtigen Zufahrten ein Investitionsschwerpunkt im Verkehrsträger übergreifenden **Investitionsrahmenplan (IRP)** für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes von 2006 bis 2010. Der IRP wird derzeit - unter Berücksichtigung dieser prioritären Projekte - erstellt und mit den Bundesländern abgestimmt. Die aufgenommenen Projekte werden zeitlich nach vorn

gezogen, um sie bis 2010 zu realisieren. Der IRP soll die bisherige Fünfjahresplanung für den Ausbau der Bundesschienenwege und Bundesfernstraßen unter Einbeziehung der Bundeswasserstraßen ersetzen und zu einem Verkehrsträger übergreifenden Planungsinstrument weiterentwickelt werden.

Eine zügige Realisierung der notwendigen Infrastrukturvorhaben soll durch eine Verkürzung des Instanzenweges, wie im **Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben** vorgesehen, erreicht werden. Der Deutsche Bundestag hat am 28. Oktober 2006 diesem Gesetzentwurf der Bundesregierung mit breiter Mehrheit zugestimmt. Ferner beabsichtigt die Bundesregierung, im Rahmen von Public Private Partnership-Projekten verstärkt privates Kapital einzubeziehen.

Der „**Masterplan Güterverkehr und Logistik**“ wird Handlungskonzept für eine noch effizientere Gestaltung des Güterverkehrssystems und eine noch bessere Nutzung aller Verkehrswege. Eine der tragenden Säulen des Masterplans soll die überarbeitete „Gemeinsame Seehafenplattform“ (Seehafenkonzeption) werden, die zur Zeit vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Abstimmung mit den Küstenländern fortgeschrieben wird und die Strategie für die see- und landseitige Anbindung der deutschen Seehäfen beinhaltet. Kooperationsformen auf privatwirtschaftlicher Basis können dabei die Wettbewerbsposition der deutschen Seehäfen stärken.

Unter den „prioritären“ Infrastrukturprojekten der Seehafenplattform nehmen die Fahrrinnenanpassungen von Elbe und Weser eine Schlüsselposition ein. Die vorbereitenden Untersuchungen und Detailplanungen sind so weit fortgeschritten, dass das Planfeststellungsverfahren für die Weser im Juni eingeleitet werden konnte. Für die Elbe wurde der Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens am 12. September 2006 gestellt.

5.3 Harmonisierung europäischer Wettbewerbsbedingungen

Voraussetzung für einen funktionsfähigen Seehafenwettbewerb in Europa sind faire und transparente Wettbewerbsbedingungen. Die Bundesregierung strebt eine größtmögliche Harmonisierung der europäischen Wettbewerbsbedingungen bei der EU-Kommission unter Ausnutzung nationaler Handlungsspielräume an.

Mit der Ermäßigung der **Mineralölbesteuerung im Seegüterumschlag** wurde ein wichtiger Schritt dahin vollzogen. Das neue Energiesteuergesetz sieht die Senkung des Steuersatzes für Dieselkraftstoff beim Hafenumschlag von bisher 47 Cent/Liter auf 6,1 Cent/Liter vor. Das Inkrafttreten der Maßnahme steht allerdings noch unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Genehmigung durch die EU-Kommission.

Bei den **Trassenentgelten** wurde mit der Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes im Jahre 2005 auch den Infrastrukturbetreibern für den nationalen Seehafenhinterlandverkehr die Möglichkeit zur Differenzierung der Entgelte eingeräumt. Aus Sicht der Bundesregierung sollten daher in Gesprächen mit den Infrastrukturbetreibern alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, die der Rechtsrahmen in Deutschland bietet. Beim Thema **Lkw-Maut** hat sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene nachhaltig für das so genannte Mautermäßigungsverfahren eingesetzt. Nach der ablehnenden Entscheidung durch die EU-Kommission hat die Bundesregierung sich mit den Verbänden auf die Verfolgung alternativer Harmonisierungsmaßnahmen verständigt. Dabei handelt es sich um die Senkung der Kfz-Steuer und ein Förderprogramm zur Anschaffung besonders umweltfreundlicher Lkw. Diese alternativen Harmonisierungsmaßnahmen resultieren aus Erklärungen des Bundestages, des Bundesrates und der Bundesregierung im Mai 2003 im Zusammenhang mit der Einführung der Lkw-Maut. Ein entsprechender Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Absenkung der Kfz-Steuer befindet sich im Gesetzgebungsverfahren; das Förderprogramm wurde im September bei der EU-Kommission notifiziert.

5.4 Europäische Seehafenpolitik

Die Bundesregierung hatte sich von Beginn an dezidiert und auf der Basis eines für die Bundesregierung erstellten Gutachtens über die Folgenabschätzung gegen das so genannte „Port Package II“ (EU-Richtlinienvorschlag über den Marktzugang für Hafendienste) und für transparente und faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Seehäfen ausgesprochen. Nach dem Scheitern von „Port Package II“ sind die Grundlagen einer künftigen europäischen Seehafenpolitik neu zu definieren. Hierzu hat die EU-Kommission im Juni ein umfassendes, etwa ein Jahr dauerndes Konsultationsverfahren eingeleitet. Das **Konsultationsverfahren** sieht von November 2006 bis Mai 2007 sechs regionale Konferenzen (Workshops) mit der Hafenvirtschaft vor. Die Konferenzergebnisse werden die Grundlage für eine neue Mitteilung der Kommission bilden (voraussichtlich Oktober 2007). Neben den vorgenannten Ergebnissen wird die Mitteilung der Kommission die geplanten legislativen und nicht legislativen Maßnahmen benennen.

Die Bundesregierung wird sich in enger Abstimmung mit den Küstenländern konstruktiv an der Diskussion über das weitere Vorgehen in der europäischen Seehafenpolitik beteiligen. Grundsätzlich sollte im weiteren Verfahren überprüft werden, ob die Ziele der Kommission nicht allein durch konkrete Transparenz- und Beihilferegulungen erreicht werden können. Ziel muss die Schaffung von einheitlichen Rahmenbedingungen sein, die die Investitionsbereitschaft in den Seehäfen fördern und den Ausbau der Hafengebäude und ihrer Terminals wirtschaftlich attraktiv gestalten.

5.5 Kombiniertes Verkehr

Bis zum Jahr 2015 rechnet die Bundesregierung mit einer Zunahme des Güterverkehrs um bis zu 60 %. Zur Bewältigung der wachsenden Güterströme erlangt der Kombinierte Verkehr (KV) zunehmende Bedeutung. Die Bundesregierung unterstützt die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs u. a. dadurch, dass

er Privatinvestoren beim Neu- und Ausbau von KV-Umschlaganlagen bis zur Höhe von maximal 85 % der förderfähigen Kosten Zuschüsse gewährt. Auf diese Weise werden die Kosten des Umschlags der Ladeeinheiten zwischen Straße und Schiene bzw. Straße und Wasserstraße reduziert und der intermodale Gütertransport gegenüber dem durchgehenden Straßentransport wettbewerbsfähig. Das auf der Richtlinie zur **Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs** basierende Förderprogramm ist erfolgreich und am 1. April 2006 bis Ende 2008 verlängert worden.

Aufgrund der Entwicklung des Containerverkehrs über die deutschen Seehäfen ist zur Erhöhung der Umschlagkapazitäten im Seehafenbereich in den folgenden Jahren der weitere Ausbau von **Bahnterminals** in den deutschen Seehäfen geplant, für den die Bundesregierung große Summen an Fördermitteln bereitstellt.

Um Engpässe in den Seehäfen, die aufgrund starker Zuwachsraten im Überseeverkehr mit Containern entstehen, abzubauen, könnten Funktionen der Seehäfen in das Hinterland verlagert werden. Hierfür wäre speziell auch für den Seehafenhinterlandverkehr der Bau einer KV-Schnellumschlaganlage in Lehrte als erste Stufe eines deutschlandweiten Megahub-Produktionssystems von Vorteil. Träger des Vorhabens ist die DB Netz AG. Voraussetzung für den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung und somit den Baubeginn ist die Vorlage einer Gesamtoptimierung des Projektes durch die DB AG. Die hierfür erforderlichen Arbeiten werden derzeit im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unter Mitwirkung der DB Netz AG durchgeführt.

6. Offshore-Windenergie

Ziel der Bundesregierung ist es, den Anteil erneuerbarer Energien an der Stromerversorgung bis 2010 auf mindestens 12,5 % (eine Verdoppelung gegenüber dem Jahr 2000) und bis 2020 auf mindestens 20 % zu steigern. Bei Erreichen der Wirtschaftlichkeit sind offshore 20.000 bis 25.000 MW installierter Leistung bis 2030 möglich. Der dann realisierbare jährliche Stromertrag wird auf 85 bis 100 TWh geschätzt und entspräche damit ca. 15 % des heutigen Stromverbrauchs in Deutschland.

Zur Erreichung der Zielstellungen sind Gesamtinvestitionen von über 50 Mrd. Euro in Offshore-Windparks und deren Netzanbindung, in den Bereich der maritimen Installations-, Service- und Dienstleistungsbranche sowie in die Hafeninfrastruktur erforderlich. Die Zahl der Beschäftigten in den Unternehmen der deutschen Windbranche liegt zur Zeit bei rd. 64.000. Darüber hinaus ergeben sich enorme Potenziale im Bereich des Exports (Exportquote im Offshore-Windenergiebereich liegt zum Vergleich bei ca. 70 %). Durch den Bau von Offshore-Windparks ergeben sich für Unternehmen aus der gesamten maritimen Wertschöpfungskette attraktive Beschäftigungsfelder. Das gilt besonders für Werften und Seehäfen sowie für maritime Dienstleister und Offshore-Zulieferer in den Bereichen Logistik, Service und Wartung von Offshore-Windenergieanlagen. Darüber hinaus bieten sich Offshore-Windparks als integratives Element von Sicherheitskonzepten an, um die Verkehrssicherheit auf See zu erhöhen.

6.1 Internationale Entwicklung

International beschränkt sich die Nutzung der Offshore-Windenergie überwiegend auf Europa. Im außereuropäischen Raum sind derzeit nur einzelne Projekte geplant (USA, China). Gegenwärtig werden weltweit etwa 20 **Offshore-Windparks** betrieben, acht davon in Dänemark, jeweils vier in Schweden und Großbritannien, in den Niederlanden drei und ein Windpark in Irland. Seit Anfang 2005 sind nur wenige Offshore-Projekte umgesetzt worden. Kentish Flats und Scroby Sands wurden 2005 in Großbritannien realisiert. In Frankreich, Dänemark, Niederlande, Schweden, Belgien, Irland, UK, Spanien, USA und China sind weitere Offshore-Windparks geplant. In den Niederlanden ist in diesem Jahr der Windpark

Egmond aan Zee mit 36 Anlagen in Betrieb gegangen, in Belgien befindet sich Thornton Bank gerade im Bau.

Damit können Projektierer von Offshore-Windparks auf gewisse Erfahrungen zurückgreifen, die jedoch größtenteils nicht auf deutsche Verhältnisse übertragbar sind. So wurden in den außerhalb Deutschlands realisierten Offshore-Windparks bisher noch keine Anlagen der 5MW-Technologie installiert, welche in den meisten deutschen Offshore-Windparks zur Anwendung kommen sollen. Zudem liegen alle bisher realisierten Projekte in weitaus geringeren Wassertiefen und Küstenentfernungen als die meisten genehmigten Offshore-Windparks in Deutschland.

6.2 Ausbau der Offshore-Windenergienutzung in Deutschland

Aufgrund der den Küsten vorgelagerten Nationalparks und Schifffahrtsrouten konzentriert sich der Ausbau der Offshore-Windenergie in Deutschland auf die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ). Dort wurden bisher insgesamt 15 Windparks genehmigt (Stand: 21.09.2006). Zwei davon liegen in der AWZ der Ostsee und 13 in der AWZ der Nordsee. Damit wäre der Bau von ca. 1.100 Anlagen mit einer Leistung von über 5.000 MW möglich. Für das Küstenmeer der Nord- und Ostsee liegen jeweils nur zwei Anträge vor. Der Park Baltic I im Küstenmeer der Ostsee hat als erster und bisher einziger Offshore-Windpark im Küstenmeer bereits alle notwendigen Teilgenehmigungen für den Park und für die Netzanbindung erhalten.

Erste unter offshore-ähnlichen Bedingungen erbaute Einzelanlagen, die vom Schiff aus installiert wurden, liefern schon heute Strom ins Netz. Die erste Anlage wurde bei Emden bereits im Herbst 2004 als so genannte Semi-offshore-Anlage (steht nur bei Flut im Wasser) und die zweite im Frühjahr 2006 im so genannten Nearshore-Bereich, im Rostocker Hafenbecken, installiert. Dies waren wichtige Signale für die Offshore-Windindustrie, da hier erste Erfahrungen bei der Montage gesammelt werden konnten.

Die deutschen Windenergieanlagenhersteller (Enercon, REpower und Multibrid) sind heute weltweit die Vorreiter in der Entwicklung und Produktion von Windenergieanlagen der 5-Megawatt-Klasse, die eine Voraussetzung für eine erfolgreiche Erschließung der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftzone (AWZ) darstellen. Um diesen technologischen Vorsprung zu sichern und weiter auszubauen, bedarf es kurzfristig erster Erfahrungen des Einsatzes von Windenergieanlagen unter Offshore-Bedingungen in Wassertiefen und Küstenentfernungen, wie sie für die deutschen Projekte relevant sind.

Die Bundesregierung, die Stiftung Offshore-Windenergie sowie die Energieversorgungsunternehmen E.ON Energie, EWE und Vattenfall Europe haben sich auf dem Energiegipfel am 3. April 2006 auf die gemeinsame Errichtung eines **Offshore-Testfelds** in der AWZ der deutschen Nordsee vor der Insel Borkum verständigt. Die Energieversorger werden durch eine gemeinsame Gesellschaft insgesamt zwölf Windenergieanlagen der 5-Megawatt-Klasse der Windenergieanlagenhersteller Multibrid und REpower bis spätestens 2008 in mehr als 40 km Küstenentfernung und einer Tiefe von etwa 30 m errichten und betreiben. Das geschätzte Investitionsvolumen beläuft sich auf rund 175 Mio. Euro. Die Bundesregierung wird für die Technikforschung und -entwicklung sowie für die ökologische Begleitforschung im Testfeld 50 Millionen Euro über fünf Jahre bereitstellen. Gefördert werden insbesondere die Erforschung der Anlagentechnik (z.B. innovative Gründungstechnologien) sowie Maßnahmen zur Risikominimierung. Die Forschungsergebnisse werden öffentlich zugänglich gemacht und sollen dazu beitragen, die großen technischen, wirtschaftlichen und auch rechtlichen Unsicherheiten, die mit der Errichtung eines Offshore-Windparks verbunden sind, zu überwinden. Das Offshore-Testfeld gilt als die Initialzündung für die gesamte deutsche Windenergienutzung auf See und wird Grundlage für die kommerzielle Windenergienutzung nach 2008 sein.

Darüber hinaus haben sich die Offshore-Stiftung und die Planer weiterer sieben vor der ostfriesischen Küste geplanten Offshore-Windparks darauf verständigt, die Kabelanbindungen in einer Kabeltrasse über die Insel Norderney zu bündeln. Damit tragen

sie einer Vorgabe des Landes Niedersachsen und den Forderungen der niedersächsischen Naturschutzverbände nach einer **Trassenbündelung** Rechnung, um die Auswirkungen auf den Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer so weit wie möglich zu reduzieren.

6.3 Projektfinanzierung und Bürgschaften

Zur Erleichterung der Finanzierung deutscher Offshore-Windenergie-Pilotprojekte beschloss die Bundesregierung in Umsetzung der Empfehlungen der Vierten Nationalen Maritimen Konferenz in Bremen die Übernahme von **Bundesbürgschaften**. Der für ein Projektvorhaben gestellte Bürgschaftsantrag wurde jedoch wieder zurückgezogen, weil der geplante Offshore-Windpark auch mit einer Bundesbürgschaft wirtschaftlich nicht zu realisieren war. Eine weitere Verbesserung der finanziellen Rahmenbedingungen wird nun durch das **Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz** erreicht, das der Deutsche Bundestag am 27.10.2006 beschlossen hat und das zum 1. Januar 2007 in Kraft treten soll. Nach der bisherigen Rechtslage mussten die Betreiber der Offshore-Windparks die Kosten für die Netzanbindung ihrer Windparks mit einem geschätzten Anteil von 25 – 33 % am Gesamtinvestment selbst tragen. Mit dem Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz, dem der Bundesrat noch zustimmen muss, werden künftig die Netzbetreiber dazu verpflichtet, die Kosten für die Netzanbindung von Offshore-Windparks, mit deren Bau bis zum 31.12.2011 begonnen wird, zu tragen. Die Netzbetreiber können diese Kosten dann auf die Netznutzungsentgelte bundesweit umlegen. Durch diese Entlastung der Windparkbetreiber werden geeignete Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Offshore-Windenergienutzung geschaffen und Investitionsentscheidungen für diese Zukunftstechnologie gefördert.

6.4 Vereinfachungen im Bereich der Genehmigungsverfahren

Das **Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie** (BSH) entscheidet über die Zulassung von Windenergieanlagen innerhalb der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ). Mit der gesetzlich vorgesehenen Festlegung von Eignungsgebieten und der Entwicklung von Grundsätzen und Zielen der Raumordnung auf dem Meer stehen nun Planungsinstrumente in der AWZ zur Verfügung. Im Dezember 2005 hat das BSH die drei Seegebiete „Nördlich Borkum“ in der Nordsee sowie „Kriegers Flak“ und „Westlich Adlergrund“ in der Ostsee als besonders geeignet für die Windenergienutzung ausgewiesen. Gegenstand der detaillierten Prüfung war die Sicherheit der Seeschifffahrt und der Schutz der Meeresumwelt. Das BSH hat ein Regelwerk (Standarduntersuchungskonzept) herausgegeben, das den Antragstellern den erforderlichen Untersuchungsumfang für die einzelnen Schutzgüter vorgibt. Der Ständige Ausschuss Offshore Wind der Bundesregierung mit den Küstenländern (StAO Wind) koordiniert seit 2001 die Genehmigungsverfahren für Offshore-Windparks und ihre Netzanschlüsse. Die **Koordination der Genehmigungsverfahren** soll sicherstellen, dass die jeweils zuständigen Behörden des Bundes und der Küstenländer die Genehmigungen für die einzelnen Offshore-Windparks und ihre Netzanschlüsse möglichst zeitnah erteilen und inhaltlich aufeinander abstimmen. Der StAO Wind hat hierzu ein geeignetes pragmatisches Verfahren entwickelt. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und die Küstenländer haben 2006 vor dem Hintergrund der positiven Erfahrungen eine Weiterführung des StAO Wind beschlossen.

6.5 Verbesserung der Netzintegration und Speichertechnologien

Durch Veränderungen in der Erzeugungs- sowie Verbrauchsstruktur, u. a. durch den steigenden Stromhandel und die wachsende Einspeisung von Strom aus Offshore-Windparks, müssen auch die Stromnet-

ze angepasst werden. Die dena-Netzstudie hat gezeigt, dass die Integration der Windenergie durch einen überschaubaren Netzausbau kostengünstig möglich ist, wobei das deutsche Höchstspannungsübertragungsnetz moderat erweitert werden muss. In einer weiteren Untersuchung (Auftragsvergabe noch im Jahr 2006) sollen technisch innovative Lösungen zur **Integration des Windstroms** und zur Begrenzung des Netzausbaus analysiert werden. Insbesondere werden Freileitungstemperaturmonitoring, Erzeugungs- und Einspeisemanagement, Lastmanagement und bereits heute verfügbare Speichertechnologien (z.B. Druckluftspeicherkraftwerke) betrachtet. Vor allem durch das Freileitungstemperaturmonitoring könnten nach den ersten positiven Ergebnissen des E.ON-Pilotvorhabens in Schleswig-Holstein kurzfristig erhebliche Netzkapazitätssteigerungen erzielt werden, die den weiteren Netzausbau beeinflussen und die Integration des offshore erzeugten Stroms erleichtern würden.

In bestimmten Regionen bleibt der Ausbau der Stromnetze weiterhin notwendig. Angesichts der derzeit zum Teil sehr langen Genehmigungszeiträume schafft das Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz die Grundlagen für eine substantielle Beschleunigung der Planungsverfahren für den Bau neuer Stromleitungen. Außerdem haben sich die Übertragungsnetzbetreiber zu einem rechtzeitigen Ausbau der Höchstspannungs-Übertragungsnetze (380 kV) bis zum Jahr 2015 gegenüber der Bundesregierung bekannt.

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) hat im Jahr 2005 einen Workshop zur Integration der Windenergie ins Netz mit dem Themenschwerpunkt Speichertechnologien durchgeführt, dessen Ergebnisse in die Ausrichtung der Forschung in diesem Bereich eingeflossen sind. Das BMU beabsichtigt weiterhin Projekte, die sich mit der Speicherung von Windenergie beschäftigen, zu fördern.

6.6 Europäische Initiativen

Ein erfolgreicher Ausbau der Offshore-Windenergie in Europa setzt verbesserte Rahmenbedingungen voraus. Dazu verfassten im Oktober 2005 die Teilneh-

mer des Policy Seminar on Offshore Wind Power in Kopenhagen die „Copenhagen Strategy on Offshore Wind Power Deployment“. Die teilnehmenden Staaten haben darin ihren gemeinsamen Willen zum Ausdruck gebracht, die Nutzung der Offshore-Windenergie weiter voranzubringen. Wie von der Copenhagen-Strategy vorgeschlagen, veranstaltet das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit ein Folgetreffen in Deutschland, das sich an hochrangige Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft richtet. Der **EU Policy Workshop on Offshore Wind Power Deployment** findet während der deutschen EU-Ratspräsidentschaft am 22. und 23. Februar 2007 in Berlin statt. Das Ziel des Workshops ist die Erarbeitung von Empfehlungen für einen europäischen Aktionsplan zur Offshore-Windenergienutzung und zur Verbesserung der Rahmenbedingungen. Die Empfehlungen sollen in den EU-Energieministerrat am 7. und 8. Juni 2007 eingebracht werden.



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Technologie



Nationale Maritime Konferenz

Teilnehmerverzeichnis

Fünfte Nationale Maritime Konferenz

4. Dezember 2006

Freie und Hansestadt Hamburg

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
Prof. Dr.-Ing.	Moustafa	Abdel-Maksoud	Geschäftsführender Direktor	Universität Duisburg-Essen	DUISBURG
	Ulrich	Adam	Bundestagsabge- ordneter	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN
	Detthold	Aden	Vorsitzender des Vorstands	BLG Logistics Group AG & Co. KG	BREMEN
	Heinrich	Ahlers	Geschäftsführer	Rhenus Midgard GmbH & Co. KG	NORDENHAM
	Michael	Ahlmann	Konzernbetriebsrats- vorsitzender	ATLAS Elektronik GmbH	BREMEN
	Thomas	Ahme	Betriebsrat	Siemens AG	HAMBURG
Dr.	Peter	Ahmels	Präsident	Bundesverband Windenergie e.V.	BERLIN
Dr.	Kai	Ahrendt	Geschäftsführer	Büro für Umwelt und Küste	KIEL
Dr.	Michael	Ahrens	Geschäftsführer	Oldenburgische Industrie- und Handelskammer	OLDENBURG
	Michael	Ahrens	Journalist	NDR HH Journal	ZEVEN
	Hans L.	Akkermann	Geschäftsführer	Frachtcontor Junge & Co.	HAMBURG
	Serdal	Alarslan	Journalist	Samanyolu TV	
	Hermann	Albers	Vizepräsident	Bundesverband Windenergie e.V.	SIMONSBERG
	Wilfried	Alberts	Geschäftsführer	IG Metall Emden	EMDEN
	Kay	Andresen	Referent	Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein	KIEL
	Niels	Annen	Bundestagsabge- ordneter	Mitglied des Deutschen Bundestages	HAMBURG
	Michael	Appelhans	Geschäftsführer	Rhenus Midgard GmbH & Co. KG	NORDENHAM
Dr.	Frank	Arendt	Direktor Abt. Infor- mationslogistik	Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik	BREMEN
	Eckhard- Herbert	Arndt	Journalist		HAMBURG
	Hans-J.	Arp	Landtagsabge- ordneter	Mitglied des Schleswig- Holsteinischen Landtages	WACKEN
Dipl.-Ing.	Iwer	Asmussen	Direktor Strategische Forschung u. Entwicklung	Germanischer Lloyd Aktiengesellschaft	HAMBURG
Dipl.-Ing.	Jens	Assheuer	Prokurist	Technologiekontor Bremerhaven GmbH	BREMERHAVEN
	Martin	Assing	Vorsitzender Haupt- personalrat	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	BONN
	Bernd	Aufderheide	Geschäftsführer	Hamburg Messe und Congress GmbH	HAMBURG
	Dietmar	Aulich	Geschäftsführer	Hamburg Messe und Congress GmbH	HAMBURG
Prof.	Nobert	Aust	Geschäftsführender Gesellschafter	Schmidts Tirol GmbH	HAMBURG
	Dietrich	Austermann		Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein	KIEL
	Robert	Baack	Sprecher des Vorstands	Deutsche Binnenreederei AG	BERLIN
	Klaus	Bäätjer	Geschäftsführer	OAM-DEME Mineralien GmbH	HAMBURG
	Andre	Bacher	Journalist	NDR Fernsehen/Tagesschau	
	Heino	Bade		IG Metall Bezirk Küste	HAMBURG

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
	Jochen	Badwald	Journalist	ZDF	HAMBURG
	Christian	Bahlke	Geschäftsführer	GAUSS mbH - Gesellschaft für Angewandten Umweltschutz und Sicherheit im Seeverkehr	BREMEN
	Nils	Bahnsen	Journalist		HAMBURG
	Marlies	Bahrenberg	Geschäftsführerin	Koordinierungsstelle Wachstumsinitiative Windenergie	BERLIN
	Uwe	Bakosch	Geschäftsführer	Scandlines Deutschland GmbH	ROSTOCK
Dr.	Hans-Gerd	Bannasch	Mitglied des Vorstands	Maritime Allianz Ostseeregion e.V.	ROSTOCK
	Renate	Bartholomäus-Lüthge	Referatsleiterin	Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen	BREMEN
	Georg	Barton	Leiter Windenergieprojekte	E.ON Energy Projects GmbH	MÜNCHEN
	Jochen	Bärwald	Journalist	ZDF	HOHENFELDE
	Michael	Bauer			
Dr.	Ulrich	Bauermeister	Geschäftsführer	Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH	ROSTOCK
	Joachim M.	Baumert	Geschäftsführender Gesellschafter	HTK Hamburg GmbH	HAMBURG
Dr.	Michael	Baumhauer	Partner	Taylor Wessing Partnerschaftsgesellschaft	HAMBURG
	Bernd	Becker	Manager	Bernd Becker Shipmanagement	JORK
	Eberhard	Becker	Vice President Marine Solutions	Marine Solutions der Siemens Aktiengesellschaft	HAMBURG
	Götz	Becker		Förde Reederei Seetouristik GmbH & Co. KG	FLENSBURG
Dr.	Michael	Beckereit	Geschäftsführer	Hamburg Wasser	HAMBURG
	Lothar	Beckmann	Projektleitung OWP „Nördlicher Grund“	renergys GmbH	BERLIN
	Uwe	Beckmeyer	Bundestagsabgeordneter	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN
Dr.	Stefan	Behn	Mitglied des Vorstands	Hamburger Hafen und Logistik AG	HAMBURG
	Uli	Behr	Vorsitzender der Geschäftsführung	ARCADIS Deutschland GmbH	DARMSTADT
	Michael	Behrendt	Vorstandsvorsitzender	Hapag-Lloyd AG	HAMBURG
	Holger	Behrenwald	Geschäftsführer	Ship Consult & Trading GmbH	ROSTOCK
	Karsten	Behrenwald	Geschäftsführer	IG Metall Vst. Bremerhaven	BREMERHAVEN
	Christine	Beine	Geschäftsführerin	Handelskammer Hamburg	HAMBURG
Dr.	Arngolt	Bekker	Gesellschafter	BARD Engineering	BREMEN
	Natalia	Bekker	Stellv. Geschäftsführerin	BARD Engineering GmbH	BREMEN
	Holger	Bellgardt		Hanse Sail Rostock	ROSTOCK
Prof. Dr.-Ing.	Knud	Benedict	Leiter MSCW	Hochschule Wismar FH für Technik	ROSTOCK
	Karl-Heinz	Benner	Betriebsrat	Nordseewerke GmbH	EMDEN
	Fabrizio	Bensch	Journalist	Reuters	
Dr.	Norbert	Bensel	Vorstand DB Logistics	Deutsche Bahn AG	BERLIN

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
	Jürgen	Bentlage	Mitglied des Vorstands	Deutsche Schiffsbank AG	BREMEN
	Dieter	Benze		ver.di Bundesvorstand	BERLIN
	Andreas	Bergemann	Gewerkschaftssekretär	ver.di Bezirk Lübeck-Ostholstein	LÜBECK
	Joachim	Berger	Projektmanager	IMPAC Offshore Engineering MbH	HAMBURG
	Jost	Bergmann	MSC Manager	DNV Germany GmbH	HAMBURG
	Katrin	Berkenkopf	Journalistin	Lloyd 'S List	KÖLN
	Harald	Berndt	Betriebsratsvorsitzender	Aker Warnow Operations GmbH	ROSTOCK
	Michael	Best	Journalist	ddp	
	Dirk	Bethage	Journalist	ZDF	DESSAU
	Petra	Bethge	Referentin	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	BONN
	Bengt	Beuningen van		Port of Hamburg Magazine	VIERSEN
	Udo	Beyer		ver.di Bundesvorstand	BERLIN
	Jörn	Biel		Industrie- und Handelskammer Kiel	KIEL
	Reinhard	Bien	Journalist	NDR	
Dr.	Holger	Bienhold		Der Senator für Bildung und Wissenschaft der Freien Hansestadt Bremen	BREMEN
	Karl-Heinz	Biesold	Fachgruppenleiter Schifffahrt	ver.di Bundesvorstand	BERLIN
	Eberhard	Binder	Stellvertretender Vereinsvorsitzender	Maritime Allianz Ostseeregion e.V.	ROSTOCK
	Frank	Binder	Journalist	THB	
	Gerhard	Binder	Geschäftsführender Gesellschafter	Aug. Bolten Wm. Miller's Nachfolger (GmbH & Co.) KG	HAMBURG
Dr.	Hans E.	Birke	Beauftragter des Vorstands	Germanischer Lloyd Aktiengesellschaft	BERLIN
	Ralf	Bischof	Journalist	BWE	BERLIN
	Ulf	Bischoff	Leiter Büro Berlin	Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.	BERLIN
	Jutta	Blankau	Bezirksleiterin	IG Metall Küste	HAMBURG
Dr.	Gernot	Blanke	Vorstand	WPD AG	BREMEN
	Armin	Blehschmidt	Sprecher der Vertrauensleute	Hamburger Hafen u. Logistik AG	HAMBURG
	Klaus	Bleckmann	Journalist	SAT 1	LEMBERG
	Päivi	Blinnikka	Generalkonsulin	Generalkonsulat von Finnland	HAMBURG
	Dieter	Blöchl	Vorsitzender	Bundeslotsenkammer	HAMBURG
	Hartmut	Block	Referatsleiter	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	BONN
	Klaus	Block	Director Maritime Human Resources	Peter Deilmann Reederei GmbH & Co. KG	NEUSTADT IN HOLSTEIN
	Heinz	Blode	Betriebsratsvorsitzender	Detlef Hegemann Roland Werft GmbH & Co. KG	BERNE
	Jan	Bloempott	Vorstand Stralsund/ Neubrandenburg	IG Metall	STRALSUND
	Antje	Blumenthal	Bundestagsabgeordneter	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
	Joram	Bobasch	Geschäftsführer	Flug- und Industriesicherheit Service- und Beratungs GmbH	KELSTERBACH
	Paul	Bödecker	Sprecher Hafenaus- schüsse	CDU- Bürgerschaftsfraktion Hamburg	BREMERHAVEN
Dr.	Berend	Bohlmann			FLENSBURG
	Ulrike	Bohnenkamp	Geschäftsführerin	AgS	BREMEN
	Peter	Bökler	Betriebsratsvor- sitzender	Schiffswerft J.J.Sietas KG	HAMBURG
	Olaf	Bolduan	Betriebsratsvor- sitzender	Siemens AG A&D LD Dynamo- werk	BERLIN
	Ulf	Boll	Geschäftsführer	C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG	HAMBURG
	Clemens	Bollen	Bundestagsabge- ordneter	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN
	Jens	Bömer	Projektpartner	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit	BERLIN
	Lutz	Bongarts	Journalist	Inside Picture	
	Gunther	Bonz	Staatsrat	Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg	HAMBURG
	Kirsten	Borchard	Journalistin	publicaddress	HAMBURG
Dr.	Joe	Borg		Mitglied der Europäischen Kommission	BRÜSSEL
	Berit	Börke	Regionalleiterin Deutsche Seehäfen	TFG Transfracht International	HAMBURG
	Wolfgang	Börnsen	Bundestagsabge- ordneter	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN
	Ines	Bott	Journalistin	Radio Hamburg	MÜNCHEN
	Matthias	Boxberger		E.ON Netz	BAYREUTH
Prof. Dr.	Peter	Boy	Sprecher	Vereinigung Deutscher Schiffsingenieure	KIEL
	Manfred	Braasch	Landesgeschäfts- führer Hamburg	Bund für Umwelt und Natur- schutz Deutschland	HAMBURG
Dr.	Peter	Bracker	General Counsel	ThyssenKrupp Marine Systems MbH	HAMBURG
	Claus	Brand	Partner	PricewaterhouseCoopers AG	HAMBURG
	Eberhard	Brandes	Geschäftsführer	Umweltstiftung WWF Deut- schland	FRANKFURT
	Heinz	Brandt	Gruppengeschäfts- führer	EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG	BREMEN
	Rörd	Braren	Geschäftsleitung	Reederei Rörd Braren	KOLLMAR
	Michael	Brasse	Senior Manager Communication	ThyssenKrupp Marine Systems AG	HAMBURG
	Rainer	Breidenbach	Geschäftsführer Vertrieb	MTU Friedrichshafen GmbH	FRIEDRICHS- HAFEN
	Jörn	Breiholz	Journalist	Frankfurter Rundschau	WILSTER
Dr.	Ingo	Brethauer	Geschäftsführer	Joh. Heinr. Bornemann GmbH	OBERNKIRCHEN
	Monika	Breuch-Moritz	Referatsleiterin	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	BONN
	Roelf	Briese	Geschäftsführer	Briese Schifffahrts GbmH & Co. KG	LEER
	Oliver	Bringe	Seebetriebsrat	Hapag-Lloyd AG	HAMBURG

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
Dr.	Günter	Brinkhoff	Geschäftsführender Gesellschafter	BGConsult GmbH	HAMBURG
	Alwin	Brinkmann		Oberbürgermeister Stadt Emden	EMDEN
	Bernhard	Brinkmann	Bundestagsabge- ordneter	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN
Dr.	Andreas	Brockmöller	Geschäftsführer/ Inhaber	BEC Energie Consult GmbH	BERLIN
Dr.	Bernhard	Brons	Vorstand	Aktien-Gesellschaft Ems	EMDEN
Prof. Dr.-Ing.	Robert	Bronsart		Universität Rostock	ROSTOCK
	Rainer	Bröring	Geschäftsführer	GE Wind Energy GmbH	SALZBERGEN
	Claus	Brüggemann	Präsident	Industrie- und Handelskammer Bremerhaven	BREMERHAVEN
	Reiner	Brüls	Geschäftsführer	J. Müller GmbH & Co. KG	BRAKE
Dipl.- Phys.	Helmuth	Brümmer	Inhaber	ENOVA Unternehmensgruppe	BUNDERHEE
	Wolfgang G.	Brunner	Marketing Direktor	Bauer Maschinen GmbH	SCHROBEN- HAUSEN
Prof. Dr.	Friedrich	Buchholz	Leiter Meeresstation BAH	Biologische Anstalt Helgoland	HELGOLAND
Dipl.-Ing.	Klaus	Buchmann	Direktor Technik	Kompressorenbau Bannewitz GmbH	BANNEWITZ
Dr.	Christian	Bücker		RWE-Deu AG	HAMBURG
Dr.	Jörg	Buddenberg		EWE Aktiengesellschaft	OLDENBURG
	Wolfgang	Buhmann	Journalist	Kieler Nachrichten	KIEL
Dipl.-Ing.	Wolfgang	Bühr	Executive Vice President	Flensburger Schiffbau-Gesell- schaft mbH & Co. KG	FLENSBURG
	Andreas	Bullwinkel	Geschäftsführer	Seaports of Niedersachsen GmbH	OLDENBURG
	Klaus	Bültjer	Geschäftsführer	Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V.	HAMBURG
	Jörg	Bünning	Manager	Deloitte Consulting GmbH	BERLIN
	Jens	Burgemeister	Geschäftsführer	HCI Hanseatische Schiffsconsult GmbH	HAMBURG
	Michael	Bürger	Referent	Senator für Bau, Umwelt und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen	BREMEN
	Matthias	Busch	Journalist	Hamburg on air	HAGEN
	Jens	Busma	Referent	Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg	HAMBURG
	Hartwig	Buss	Geschäftsführender Gesellschafter	Reederei Hermann Buss GmbH & Cie	LEER
	Werner	Buß	Landtagsabge- ordneter	Mitglied des Niedersächsischen Landtages	HANNOVER
	Detlef	Bütow	Geschäftsführer	Sächsische Binnenhäfen Ober- elbe GmbH	DRESDEN
	Thomas	Butter	Referent	Freie und Hansestadt Hamburg	BERLIN
	Gerhard	Carlsson	Referent	Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.	HAMBURG
	Christian	Carstensen	Bundestagsabge- ordneter	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
	Peter-Harry	Carstensen		Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein	KIEL
Dr.-Ing.	Holger	Cartsburg	Technischer Leiter	KAEFER Isoliertechnik GmbH & Co. KG	BREMEN
	Günther	Casjens	Group Ceo	Nordcapital Holding GmbH & Co. KG	HAMBURG
	Metin	Cavlak	Journalist	World Media Group	
	Peter	Chabrowski	Geschäftsführer	Gesamthafenbetriebsgesellschaft mbH	HAMBURG
	Günther	Chalupa	Journalist	Deutsche Presse Agentur	HAMBURG
	Christian	Charisius	Journalist	Reuters	
	Ryszard	Chodak	Geschäftsführer	Wilhelm Mäueler GmbH & Co. KG	WUPPERTAL
	Anders Fonanger	Christensen	Geschäftsführer	CEwind Kompetenzzentrum Windenergie Schleswig-Holstein	FLENSBURG
	Ralf	Christmann	Referent	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit	BERLIN
	Beatrice	Claus	Referentin für Naturschutz und Raumplanung	WWF	HAMBURG
Prof. Dr.-Ing.	Uwe	Clausen		Fraunhofer-Institut	DORTMUND
Prof. Dr.	Günther F.	Clauss		TU Berlin	BERLIN
Prof. Dr.	Carsten	Claussen	CEO	Evotec Technologies GmbH	HAMBURG
Dr.-Ing.	Dieter	Cohrs	Vorsitzender der Geschäftsführung	Noske-Kaeser GmbH	HAMBURG
Prof. Dr.	Franciscus	Colijn	Direktor	GKSS Forschungszentrum Institut für Küstenforschung	GEESTHACHT
	Gitta	Connemann	Bundestagsabgeordnete	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN
	Walter	Conrads	Hochschulrat	Technische Hochschule Hamburg-Harburg	HAMBURG
	Hanns Heinrich	Conzen	Geschäftsführer	TT-Line GmbH & Co.	LÜBECK
	Ernst	Corinth	Referatsleiter	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	BONN
	Siegfried	Crede	Mitglied des Vorstands	Peene-Werft GmbH	WOLGAST
	Manfred	Csambal	Betriebsratsvorsitzender	Blohm + Voss Repair GmbH	HAMBURG
	Tiago Pitta E	Cunha	Kabinettsmitglied	Europäische Kommission Generaldirektion Fischerei und Maritime Angelegenheiten	BRÜSSEL
	Siegfried	Cura	Seebetriebsrat	Hapag Lloyd Kreuzfahrten	HAMBURG
	Dietrich	Dabels	Referent	Verband Deutscher Reeder e.V.	HAMBURG
	Christian	Dahlke	Referatsleiter Rechtsangelegenheiten	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie	HAMBURG
	Swantje	Dake	Journalistin	Mopo	BAD KARLSHAFEN
	Peter	Dalhoff	Abteilungsleiter	Germanischer Lloyd WindEnergie GmbH	HAMBURG

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
	Klaus	Dartmann	Journalist	DW-TV	BERLIN
	Christoph	Daum	Managing Director	Menck GmbH	KALTEN-KIRCHEN
	Thorsten	David	Geschäftsführer	Lethe Metallbau GmbH	HAMBURG
	Ingo	de Buhr	Geschäftsführer	PROKON Nord GmbH	LEER
	Jost	de Jager	Staatssekretär	Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein	KIEL
	Ubbo	de Witt	Geschäftsführer	Projekt GmbH	OLDENBURG
	Hagen	Deecke	Journalist	Bureau der Wirtschafts-journalisten	HAMBURG
	Jochen	Deerberg	Owner and CEO	DEERBERG-SYSTEMS GmbH	OLDENBURG
	Oliver	Denzer	Journalist	Reuters Television	BERLIN
	Hans-Joachim	Detlefs	Betriebsratsvorsitzender	Thales Defence Deutschland GmbH	KIEL
	Ulrike	Dettmer		Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr	HANNOVER
	Hark Ocke	Diederichs		Fachhochschule Flensburg	TIMMASPE
	Jutta	Diekamp	Betriebsrat-See	Hapag-Lloyd AG	HAMBURG
Dr.	Jan	Dirks	Referent	Bundesministerium für Verkehr, Bau u. Stadtentwicklung	BONN
	Alexandra	Dittmann	Stellv. Pressesprecherin	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	BERLIN
	Uwe	Dorn	Betriebsrat	Eurogate Container Terminal Hamburg	HAMBURG
	Fred	Dott	Journalist	verdi (Report Schifffahrt + Publik)	HAMBURG
	Hans-Ludwig	Dresen	Geschäftsführer	Hans E. W. Berndt GmbH & Co. KG	HAMBURG
Dr.	Karl-Joachim	Dreyer		Präses der Handelskammer Hamburg	HAMBURG
	Hans	Driemel	Betriebsratsvorsitzender	Eurogate Container Terminal Bremerhaven	BREMERHAVEN
Prof. Dr.	Hans Heinrich	Driftmann	Präsident	Industrie- und Handelskammer Kiel	KIEL
Dr.-Ing.	Hans P.	Dücker	Geschäftsführer	Hamburg Port Authority	HAMBURG
	Barbara	Duden	Vizepräsidentin der Hamburgischen Bürgerschaft	Bürgerschaftskanzlei	HAMBURG
Dipl. Phys.	Heinrich	Duden	Geschäftsführer	ep4 offshore GmbH	WIESEN
Dr.	Gunter	Duetemeyer	Geschäftsführer	Arbeitgeberverband der Deutschen Binnenschifffahrt E. V.	DUISBURG
	Garrelt	Duin	Bundestagsabgeordneter	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN
Prof. Dr.	Wolf-Christian	Dullo	Abteilungsdirektor	IFM-GEOMAR Leibniz-Institut für Meereswissenschaften an der Universität Kiel	KIEL
	Freca Eltje	Dunrese	Journalistin	DjV	
	Hermann	Ebel	Vorstand	Hansa Treuhand Schiffsbeteiligungs AG & Co. KG	HAMBURG
Dr.	Christian	Eberl	Staatssekretär	Niedersächsisches Umweltministerium	HANNOVER

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
Dr.	Otto	Ebnet		Minister für Verkehr, Bau und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern	SCHWERIN
Dr.-Ing.	Christian	Eckel	Mitglied der Geschäftsführung	ThyssenKrupp Marine Systems AG	EMDEN
	Wolfgang	Eder	Journalist	THB	EBSTORF
	Michael	Eggenschwiler	Sprecher der Geschäftsführung	Flughafen Hamburg GmbH	HAMBURG
	Ingo	Egloff	Vorsitzender des Wirtschaftsausschusses	Hamburgische Bürgerschaft	HAMBURG
Prof. Dr.	Peter	Ehlers	Präsident	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie	HAMBURG
	Michael	Ehlert	Stellv. Betriebsratsvorsitzender	Blohm + Voss GmbH	HAMBURG
	Udo	Ehlert	Dezernent Handelschifffahrt	Flottenkommando	GLÜCKSBURG
	Lutz	Ehrhardt	Journalist	de Lloyd ITL	
	Andreas	Eichler	Assistent der Geschäftsleitung	Vestas Deutschland GmbH	HUSUM
	Cord	Eickhoff	Journalist	RTL Nord	GEHRDEN
Dr.-Ing.	Harald	Eifert	Geschäftsführer	Innovationsstiftung Hamburg	HAMBURG
Dr.	Peter	Eilts	Abteilungsleiter Einspritzung u. Thermodyn.	MAN Diesel SE	AUGSBURG
	Patrick-Lars	Ejma	Referent	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	BONN
	Renate	Ell	Journalistin		HETTENS- HAUSEN
	Salah	Elleissi	Journalist	Die Linse	ÄGYPTEN
	Hans-Christoph	Enge	Partner; Britischer Honorarkonsul	Lampe & Schwartz KG	BREMEN
	Carsten	Engel	Geschäftsführer	SEACOS Computersysteme & Software GmbH	GLÜCKSBURG
	Hans Gregor	Engel		Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie	BERLIN
Prof. Dr.	Paul	Engelkamp	Institutsdirektor	Entwicklungszentrum Schiffstechnik und Transportsysteme e.V.	DUISBURG
	Heinrich	Engelken	Generalbevollmächtigter	Bremer Landesbank	BREMEN
	Frank	Engellandt	Prokurist	Zerssen & Citti Ship Service GmbH	KIEL
	Hartmut	Engels		Hamburgische Bürgerschaft, CDU-Fraktion	HAMBURG
	Hennig	Engels	Geschäftsführer	Hanseatic Marine Services	HAMBURG
	Gerhard	Erb	Geschäftsführer	Jastram GmbH & Co. KG	HAMBURG
Prof. Dr.	Joachim	Erdmann	Ministerialrat	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr	HANNOVER
	Susanne	Eriksson	Fotograf Pressereferat	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie	BERLIN
	Johann-Hinrich	Ernst	Referatsleiter	Auswärtiges Amt	BERLIN

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
	Manfred	Evers	Geschäftsführer	Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH	LÜBECK
	Karin	Evers-Meyer	Bundestagsabgeordnete	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN
	Wolfhart	Fabarius	Journalist	Fondszeitung	BERLIN
Dr.	Torsten	Faber	Abteilungsleiter	Germanischer Lloyd, Industrial Services GmbH	HAMBURG
	Thorsten	Falk	Referent	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit	BERLIN
Dipl.-Ing.-Ök.	Joachim	Falkenhagen	Geschäftsführer	Meerwind Südost GmbH	BERLIN
Dr.	Uwe	Färber	Senator	Der Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen	BREMEN
	Annette	Faße	Bundestagsabgeordnete	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN
Dipl.-Ing.	Harald	Fassmer	Geschäftsführer	Fr. Fassmer GmbH & Co. KG	BERNE/MOTZEN (WESER)
	Eckhardt	Fechtner	Geschäftsführer	Otto GmbH & Co KG	HAMBURG
	Joachim	Felber	Mitglied des Aufsichtsrats	FIS GmbH	KELSTERBACH
	Enak	Ferlemann	Bundestagsabgeordneter	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN
Dipl.-Ing.	Thomas	Fetzberger	Geschäftsgebietsleiter	ABB Automation GmbH	HAMBURG
Dr.	Ralf	Fiedler		Forschungszentrum Jülich GmbH	ROSTOCK
	Bernhard	Fischer	Mitglied des Vorstands	E.ON Energie AG	MÜNCHEN
	Dirk	Fischer	Bundestagsabgeordneter	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN
	Hermann	Fischer	Abteilungsleiter Wissenschaft u. Forschung	Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur des Landes Mecklenburg-Vorpommern	SCHWERIN
	Jörg	Fischer	Gruppenleiter	Bremer Landesbank	OLDENBURG
	Anna	Florstedt	Dolmetscherin	BARD Engineering GmbH	BREMEN
Dr.	Matthias	Fonger	Hauptgeschäftsführer & I. Syndicus	Handelskammer Bremen	BREMEN
	Michael	Fornahl	Referent	Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein	KIEL
Dr.	Rolf Bernhard	Francke	Geschäftsführer	INTRACO	HAMBURG
	Jürgen	Franke	Geschäftsführer	Vopak Terminal Hamburg GmbH & Co.	HAMBURG
	Ulrich	Franken	Referent	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr	HANNOVER
	Claus-Peter	Franzenburg	Geschäftsführer	James Walker Deutschland GmbH	HAMBURG
Dr.	Stefan	Franzke	Geschäftsführer	Innovationszentrum Niedersachsen GmbH	HANNOVER
	Christian	Freese		G. THEODOR FREESE GmbH & Co. KG	BREMEN

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
Dipl.-Ing.	Michael	Freisen	Leiter Projektteam Offshore	Hochtief Construction AG	BREMEN
	Markus	Frey	Journalist	Medien Agentur	EUTIN
	Ramona	Frick	Regierungs- direktorin	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie	BERLIN
Dr. jur.	Christian A.	Fricke	Hauptgeschäfts- führer	Oldenburgische Industrie- und Handelskammer	OLDENBURG
	Michael	Fricke	Bergdirektor- Dezernatsleiter „Meeresbergbau“	Landesamt für Bergbau und Energie und Geologie	CLAUSTHAL- ZELLERFELD
Prof. Dr.-Ing.	Wolfgang	Fricke		TU Hamburg-Harburg	HAMBURG
	Klaus P.	Friebe	Senior Partner	Delphin Consult	BERLIN
Dr.-Ing.	Axel	Friedewald	Leiter Forschungs- gebiet Unterneh- mensorganisation	TU Hamburg-Harburg	HAMBURG
	Hans- Christian	Friedmann	Geschäftsführender Gesellschafter	LADIGES GmbH & Co. KG	HAMBURG
	Daniel	Friedrich		IG Metall Bezirk Küste	HAMBURG
Dipl.-Ing.	Jürgen	Friesch	Geschäftsführer	Hamburgische Schiffbau- Versuchsanstalt GmbH	HAMBURG
	Martin	Friewald	Amtsleiter	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg	HAMBURG
	Rolf	Fritsch	Vorstandsmitglied	Hamburger Hafen und Logistik AG	HAMBURG
	Thorsten	Fritsch	Referent	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit	BERLIN
	Harald	Fritze	Abteilungsleiter	Senatskanzlei der Freien und Hansestadt Hamburg	HAMBURG
	Christian	Fritzen	Geschäftsführer	Peter Döhle Schifffahrts-KG	HAMBURG
Prof.	Jens	Froese		Technische Universität Hamburg-Harburg	HAMBURG
Dr.	Hans-Ulrich	Fuchs	Head of Global Shipping	Commerzbank AG	HAMBURG
	Rolf	Fuhrhoff	Geschäftsführer	Abeking&Rasmussen Rotec GmbH & Co. KG	LEMWERDER
	Isabella	Ganguly	Wissenschaftl. Mitarbeiterin	Deutscher Bundestag	BERLIN
	Kai-Uwe	Garrels		Onlineredaktion BerlinerSenat	LÜBECK
	Robert	Gärtner	Vorstand	Interschalt AG	SCHENEFELD
	Inken	Gatermann		MEDIA CONSULTA Deutschland GmbH	BERLIN
	Kaspar	Gauder	Sachbearbeiter	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle	ESCHBORN
	Axel	Gedaschko	Staatsrat	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg	HAMBURG
	Thilo	Gehrke		Print Media	OSNABRÜCK
	Joachim	Gehrt	Prokurist	DECKMA Hamburg GmbH	HAMBURG
	Meinhard	Geiken	Erster Bevoll- mächtigter	IG Metall Vst. Flensburg	FLENSBURG

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
Dr. jur.	Alexander	Geisler	Referent	Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.	HAMBURG
	Peter	Geitmann	Gesamtbetriebsratsvorsitzender	Reederei F. Laeisz GmbH/Ver.di	ROSTOCK
	Thomas	Gelder	Stellv. Betriebsratsvorsitzender	Meyer Werft GmbH	PAPENBURG
Dipl.-Ing.	Uwe	Gerdes	Vorstand	AVECS Corporation AG	FICHTENWALDE
	Karl	Gernandt	Vorsitzender des Vorstands	Holcim AG	HAMBURG
	Hans	Gerst			HAMBURG
	Eckart	Gienke	Journalist	Deutsche Presse Agentur	HAMBURG
	Norbert	Giese	Geschäftsführer	Siemens Windpower GmbH	BREMEN
	Markus	Giesenkirchen	Vorstand	GloMap AG	HAMBURG
	Carl Stefan	Gläbe	Partner	Rechtsanwälte Reimann Gläbe Linden	HAMBURG
	Holger	Glandien	Geschäftsführer	MPC Münchmeyer Petersen Steamship GmbH & Co. KG	HAMBURG
Dr.	Jürgen	Glaser	Prokurist	Wachstumsinitiative Süderelbe AG	HAMBURG
	Uwe	Glatz		Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg	HAMBURG
	Brigitte	Goizet	Geschäftsführerin	Interschalt GmbH	SCHENEFELD
	Jürgen	Göpel		Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	BONN
Dipl.-Ing.	Dietmar	Gossel	Leiter Repräsentanz Berlin	Lloyd's Register EMEA	BERLIN
Dr.	Christian	Gotthardt	Leiter Strategie	fraujansen Kommunikation	HAMBURG
	Cordula	Gotthardt	Head of Marketing & Innovation Management	FIS GmbH	KELSTERBACH
Dr.-Ing.	Jürgen	Grabe	Leiter d. Instituts f. Geotechnik u. Baubetrieb	Technische Universität Hamburg-Harburg	HAMBURG
Dr.	Dirk	Grabowski	Ministerialrat	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie	BERLIN
	Nicole	Graf	Pers. Referentin	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	BERLIN
	Bolko	Graf von Pfeil	Senior Berater	TOPOS Personalberatung GmbH	HAMBURG
	Jan	Granat	Generalkonsul	Generalkonsulat der Republik Polen	HAMBURG
	Carsten	Grau	Rechtsanwalt; Solicitor	DLA PIPER	HAMBURG
Dr.-Ing.	Tilman	Greiner	Senior Vice President	MAN Diesel SE	HAMBURG
Prof. Dr.	Heinz	Gretz		Wasserstoff-Gesellschaft Hamburg	HAMBURG
	Martin	Greve	Projektleiter	Hamburg Messe & Congress GmbH	HAMBURG
	Rüdiger S.	Grigoleit	Vice President Distribution	Merck KGaA	DARMSTADT
	Reinhard	Grindel	Bundestagsabgeordneter	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
	Gabriele	Groneberg	Bundestagsabgeordnete	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN
	Michael	Gröning	Geschäftsführer	Michael Gröning Schergutspedition GmbH	LÜBECK
	Uwe	Gröning	CEO	Innovint Aircraft Interior GmbH	HAMBURG
	Michael	Grosse-Brömer	Bundestagsabgeordneter	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN
	C.-O.	Große-Lindemann	Geschäftsführer	Fr. Lürssen Werft GmbH & Co. KG	BREMEN
	Ralf	Grosshauser	Senior Vice President	MAN Diesel SE	AUGSBURG
	Armin	Groth	Geschäftsführer	STN Schiffselektrik GmbH	ELMENHORST
	Barbara	Grothkopp	Arbeitsgruppenleiterin	Forschungszentrum Jülich GmbH-PTJ	BERLIN
	Horst	Grubert	Journalist	Sut Verlags GmbH	HAMBURG
	Werner	Gruhl	General Manager	Kali-Transport GmbH	HAMBURG
Dr.	Christine	Grünewald	Geschäftsführerin Maritime Wirtschaft	Industrie- und Handelskammer zu Rostock	ROSTOCK
	Albrecht	Gundermann	Geschäftsführer	LISCR Deutschland GmbH	HAMBURG
	Martin	Günthner	Vorsitzender des Hafenausschusses	SPD-Fraktion Bremen	BREMERHAVEN
	Peter	Haas		Nord Handwerk	
Dr.	Jens	Haass	Abteilungsleiter	Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein	KIEL
Dipl.-Ing.	Ulrich	Hachmann	Abteilungsleiter	Germanischer Lloyd Oil And Gas GmbH	HAMBURG
	Hans-Joachim	Hacker	Bundestagsabgeordneter	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN
	Gerald	Hadaschik		Maritime Allianz Ostseeregion E.V.	ROSTOCK
Prof. Dr.	Joachim	Hahne	Vorsitzender wiss. Beirat	Institut für Sicherheitstechnik/ Verkehrssicherheit e.V.	ROSTOCK
Dr.	Thomas	Hailer	Geschäftsführer	Deutsches Verkehrsforum	BERLIN
	Sabine	Hain	Wiss. Referentin	CDU Bürgerschaftsfraktion	HAMBURG
	Anja	Hajduk	Bundestagsabgeordnete	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN
	Michael	Halama	Journalist	Wilhelmshavener Zeitung	WILHELMSHAVEN
Prof. Dr.-Ing.	Peter	Hallbach		Freie Universität Berlin	BERLIN
	Wolfram	Hammer	Journalist	BILD	
	Reinhard	Hammerschmidt	Leitender Bergdirektor - Abteilungsleiter	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie	CLAUSTHAL-ZELLERFELD
	Florian	Hanauer	Journalist	WELT	HAMBURG
	Jakob	Hangöj	Leiter der Handelsabteilung	Königlich Dänische Botschaft	BERLIN
Dr.	Horst	Hannemann	Geschäftsführer	E Energy Service GmbH	LÜBECK
	Claus Otto	Hansen	Vorstand	Flensburger Schiffsparten-Vereinigung AG	FLENSBURG
	Jürgen	Hansen	Vorsitzender	Ständige Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer	SEEHOF

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
	Kristina	Hansen	Journalist	ZDF	HAMBURG
	Thorsten	Harms	Geschäftsführer	Verband Deutscher Schiffsaus- rüster e.V.	HAMBURG
	Niels	Harnack	Journalist	Team Lines Deutschland GmbH & Co. KG	HAMBURG
Dr.	Johannes	Harpenau		TU Hamburg-Harburg	HAMBURG
	Peter	Harren	Geschäftsführer	Harren & Partner Ship Management GmbH & Co. KG	BREMEN
	Hans Jörg	Hartke	Schulleiter	Schleswig-Holsteinische Seemannsschule	LÜBECK- TRAVEMÜNDE
Dipl.- Wirt.	Günter	Hartkopf	Generalsekretär	European River-Sea-Transport Union e.V.	BERLIN
	Alfred	Hartmann	Vorstandsvor- sitzender	Atlas Reederei AG	LEER
	Hans	Hartmann	Leiter Ressoort Erzeugung	Electrable Deutschland AG	BERLIN
	Michael	Hartmann	Ältermann	Lotsenbrüderschaft NOK I	BRUNSBÜTTEL
	Rainer	Hartmann	Geschäftsführer	SEACOS Computersysteme & Software GmbH	GLÜCKSBURG/ RÜDE
	Dietmar	Hasenpusch	Journalist	Hamburg 1 Fernsehen	GRIMMA
	Thomas	Haukje	Regionalleiter	Marsh GmbH	HAMBURG
Prof. Dr.	Heiner	Hautau	Präsident	DVWG	BERLIN
	David	Hecker v. Aschwege	Journalist	DDP	
	Christina	Hefter		Center of Maritime Technologies e.V.	HAMBURG
Dipl.-Ing.	Detlef	Hegemann	Vorsitzender des Aufsichtsrates	Peene-Werft GmbH	WOLGAST
	Carsten	Hegerfeldt	Ministerialdirigent	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie	BERLIN
Dipl.-Ing.	Bernhard	Heidrich	Referent	Regierungsvertretung Oldenburg	OLDENBURG
	Erwin	Heinks	Stellv. Betriebsrats- vorsitzender	Nordseewerke GmbH	EMDEN
	Ralf Rüdiger	Heinrich	Geschäftsführer	Wirtschaftsverband Weser e.V.	BREMEN
	Peter	Heinrichs	Geschäftsführer	WIRTH Maschinen- u. Bohrgeräte GmbH	ERKELENZ
	Rainer	Heinsohn	Geschäftsführer	Wirtschaftsverband Windkraft- werke e.V.	CUXHAVEN
Dr.	Jan-Thiess	Heitmann	Referatsleiter	Verband Deutscher Reeder e.V.	HAMBURG
	Klaus	Heitmann	Hauptgeschäfts- führer	Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe e.V.	HAMBURG
	Laurenz	Held	Kapitän	Laurenz Held	HAREN
	Markus	Hempel	Managing Director	Norddeutsche Reederei H. Schuldt GmbH & Co. KG	HAMBURG
		Henn		2. Pressesprecherin Hamburg	HAMBURG
	Jörg	Hennerkes	Staatssekretär	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	BERLIN
	Andreas	Henschel	Sprecher	Sprecher MdB von Bismarck	BEHLENDORF
Prof. Dr.-Ing.	Wilfried	Hensel	Authorized Representative	SAM electronics gmbH	HAMBURG

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
	Tabea	Hentschke	Journalistin	NTV	HAMBURG
Prof. Dr.	Rolf	Herber	Rechtsanwalt	Universität Hamburg/Ahlers & Vogel	HAMBURG
	Thorsten	Herdan	Geschäftsführer	VDMA Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau	FRANKFURT/ MAIN
	Ingelore	Hering	Abteilungsleiterin	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie	HAMBURG
	Wolfgang	Hering	Präsident	Industrie- und Handelskammer Rostock	ROSTOCK
Prof. Dr.	Peter	Herzig	Direktor	IFM-GEOMAR Leibniz-Institut für Meereswissenschaften an der Universität Kiel	KIEL
	Markus	Heseding	Referent	VDMA Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau	FRANKFURT
Dr.	Heiner	Heseler	Abteilungsleiter Planung und Koordinierung	Senatskanzlei der Freien Hansestadt Bremen	BREMEN
	Karin	Hesse	Fachbereichsleiterin Verkehr	ver.di Landesbezirk Nord	LÜBECK
	Helmut	Heyne	Abteilungsleiter	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr	HANNOVER
	Reiner	Heyse	Betriebsrat	Raytheon Anschütz GmbH	KIEL
Prof. Dr.	Rudolf	Hickel		Universität Bremen	BREMEN
Dipl.-Phys.	Anne	Higgen		Thales Instruments GmbH	OLDENBURG
	Gabriele	Hiller-Ohm	Bundestagsabgeordnete	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN
	Ralf	Hinrichs	Chefedakteur	Schiffahrts-Verlag Hansa	HAMBURG
	Thorsten	Hinsche	Head Center of Competence Renewable Energies	Commerzbank AG	HAMBURG
	Petra	Hintze	Hauptgeschäftsführerin	Industrie- und Handelskammer zu Neubrandenburg	NEUBRANDENBURG
	Christopher	Hinz	Stellv. Aufsichtsratsvorsitzender	Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock MbH	BONN
	Walter	Hirche		Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr	HANNOVER
Dipl.-Ing.	Franz C.	Hitzler	Geschäftsführer	Hitzler Werft GmbH	LAUENBURG
	Harry	Höbeler	Betriebsratsvorsitzender	Neuenfelder Maschinenfabrik GmbH	HAMBURG
	Andreas	Hoetzel	Leiter Kommunikation und Prokurist	BLG Logistics Group AG & Co. KG	BREMEN
	Bernd	Hoffmann	Betriebsratsvorsitzender	KG Norderwerft GmbH & Co.	HAMBURG
	Wilfried	Hoffmann			HAMBURG
Dr.-Ing.	Lüder	Hogrefe	Geschäftsführer	Raytheon Anschütz GmbH	KIEL
Dipl.-Oec.	Christian	Hohagen	Geschäftsführer	Cassens Werft GmbH	EMDEN
	Jens	Hohls	Geschäftsführer	Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH	BRAUNSCHWEIG
	Michael	Hollmann	Journalist	Fairplay shipping	

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
Dr.	Arnold	Höllrigl	Ministerialrat	Bundesministerium für Verkehr und Bau und Stadtentwicklung	BERLIN
	Jürgen	Holtermann	Geschäftsführer	BremenPorts GmbH & Co. KG	BREMERHAVEN
	Manfred	Holub		HDW Howaldtswerke Deutsche Werft GmbH	KIEL
	Konrad	Hölzl	Projektpartner	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit	BERLIN
	Manfred	Hoppach	Betriebsratsvorsitzender	Peene-Werft-GmbH	WOLGAST
	Tanja	Hoppmann	Geschäftsführung	WISKA Hoppmann & Mulsow GmbH	KALTENKIRCHEN
Dipl.-Ing.	Frank	Horch		Harburg-Freudenberger Maschinenbau GmbH	HAMBURG
Dr.-Ing.	Ronald	Horn	Technischer Leiter Konstruktion	Lindenau GmbH	KIEL
	Martin	Horning	Journalist	NDR Fernsehen/Tagesschau	
	Kai	Horten	Mitglied der Geschäftsführung	Atlas Elektronik GmbH	BREMEN
	Georg	Hötte	Geschäftsführer	Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG	DUISBURG
	Claus	Howoldt	Geschäftsführender Gesellschafter	Mützelfeldtwerft GmbH	CUXHAVEN
	Wilfried	Hube	Gruppenleiter	EWE AG	OLDENBURG
Prof.	Werner	Huth	Präsident	VDKS	OSTSTEINBEK
	Gerald	Immens	Präsident	Bundesverband der See- und Hafenslotsen	BREMERHAVEN
	Michael	Ippich	Geschäftsführer	RF Forschungsschiffahrt GmbH	BREMEN
Dipl.-Kfm.	Jörg	Issleib	Leiter Supply Chain Management	K+S Aktiengesellschaft	KASSEL
Dr.	Gunther	Jaegers	Präsident	Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V.	DUISBURG
Dr.	Ernst	Jagl	Abteilungsleiter Verkehr	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr	HANNOVER
	Claus	Jahnke	Hauptgeschäftsführer	DVWG	BERLIN
	Werner	Janiak	Dezernatsleiter Handelsschiffahrt	Flottenkommando M33	GLÜCKSBURG
	Hans-Joachim	Janßen	Landtagsabgeordneter, Hafenpolitischer Sprecher	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN-Landtagsfraktion	HANNOVER
	Herk	Janssen	Direktor	Dutch Maritime Network	ROTTERDAM
	Karl-Heinz	Janssen	Geschäftsleitung	Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH	BRUNSBÜTTEL
	Philipp	Jarke	Journalist	Reuters	HAMBURG
Dipl.-Oec.	Michael	Jarowinsky	Inhaber	MC Marketing Consulting	KIEL
Dr.	Georg	Jarzembowski		Mitglied des Europäischen Parlaments	HAMBURG
Prof. Dr.	Uwe	Jenisch		Universität Kiel	KIEL
	Jürgen F.	Jensen	Geschäfts. Gesellschafter	Chr. Jürgensen Brink&Wölffel Schiffsmakler- & Umschlags GmbH	FLENSBURG

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
	Marten	Jensen	Geschäftsführer	GEO - Gesellschaft für Energie und Oekologie mbH	ENGE-SANDE
	Tobias	Jeske	Director Sales	Norddeutsche Seekabelwerke GmbH & Co. KG	NORDENHAM
Dipl.-Ing.	Armin	Jesse	Head of Department Special Affairs	Fr. Lürssen Werft GmbH & Co. KG	BREMEN
	Bernd	Jeuken	Geschäftsführer	Fugro-OSAE GmbH	BREMEN
Dipl.-Ing.	Martin	Johannsmann	Geschäftsführer	Blohm + Voss Industries GmbH	HAMBURG
	Dirk Max	Johns	Journalist	Verband Deutscher Reeder e.V.	HAMBURG
	Heinz-Erich	Jonas	Referatsleiter	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie	BONN
	Gerhard	Jordt	Geschäftsführer	L3 ELAC Nautik GmbH	KIEL
Dr.	Valentin	Jug	Vorsitzender der Geschäftsführung	Norddeutsche Seekabelwerke GmbH & CoKG	NORDENHAM
	Stefan	Jüngerhans	Geschäftsführer	Jüngerhans Maritime Services GmbH & Co. KG	HAREN
	Frank	Jungmann	Geschäftsführer	German Tanker Shipping GmbH & Co. KG	BREMEN
	Klaus	Jürgens	VDR Verwaltungsrat	Klaus Jürgens Schiffs- u. Verwaltungs GmbH	ENGELBRECHTSCHE WILDNIS
Dr.	Sebastian	Jürgens	Leiter Geschäftsfeld Intermodal	Stinnes AG	BERLIN
	Sören	Jurrat	Leiter Marketing/ Vertrieb	Seehafen Stralsund	STRALSUND
	Wolfgang	Jüttner	Mitglied des Landtages und Fraktionsvorsitzender	SPD-Landtagsfraktion Niedersachsen	HANNOVER
	Jörg	Kaestner	Mitglied des Vorstands	Fördergemeinschaft Passatwind Sailing e.V.	ROSTOCK
Dipl.-Ing.	Hans	Kahle	Handlungsbevollmächtigter	F + Z Baugesellschaft mbH	HAMBURG
	Jan	Kahmann	Fachbereichsleiter	ver.di Bundesvorstand	BERLIN
	Johannes	Kahrs	Bundestagsabgeordneter	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN
Dr.	Heinz	Kaiser	Landtagsabgeordneter	Mitglied des Bayerischen Landtages	MÜNCHEN
	Rainer	Kakoschke	Journalist	NDR	
	Frank	Kaltofen	Wissenschaftlicher Mitarbeiter	Forschungszentrum Jülich, PTJ	BERLIN
	Ravindra	Kamath		Transasia	INDIEN
	Bernt	Kamin-Seggewies	Stellv. Bundesvorsitzender	Gesamthafenbetrieb Hamburg	HAMBURG
	Hans-Werner	Kammer	Bundestagsabgeordneter	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN
	Hilde	Kammerer	Regierungsdirektorin	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	BONN
	Friederike	Kampschulte	Stellv. Büroleiterin; Referentin	Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein	KIEL
	Rafael D.	Kasischke	Chairman	Prosperity Trust	HAMBURG
	Dirk	Kassen	Geschäftsführung	WeserWind GmbH Offshore Construction	

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
Dr.	Heidemarie	Kassens		IFM-GEOMAR Leibniz-Institut für Meereswissenschaften an der Universität Kiel	KIEL
	Jörg	Kastendiek		Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen	BREMEN
	Berno	Katzmarski		Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus des Landes Mecklenburg-Vorpommern	SCHWERIN
	Heinz-Clemens	Kaune	Ministerialrat	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	BONN
	Hasnain	Kazim	Journalist		
Dr.	Rita	Kellner-Stoll	Abteilungsleiterin	Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen	BREMEN
	Gunther	Kempf	Geschäftsführer	Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei GmbH	HAMBURG
Dipl.-Ing.	Jürgen	Kennemann	President	Aker Yards ASA	WISMAR
	Detlev	Kerber	Geschäftsführer	APL Co. (Germany)	HAMBURG
	Jens	Kerstan	Wirtschaftspolitischer Sprecher	GAL-Fraktion Hamburg	HAMBURG
Prof. Dr.	Wolfgang	Kersten	Präsident	Hamburg School of Logistics	HAMBURG
	Urban	Keussen		E.ON Netz	BAYREUTH
	Ernst-August	Kiel	Betriebsratsvorsitzender	HDW Howaldtswerke Deutsche Werft GmbH	KIEL
	Ramis	Kilicarlan	Journalist	ZAMA TV	
Prof. Dr.-Ing.	Constantin	Kinias	Rektor	Fachhochschule Kiel	KIEL
	Almut	Kipp	Journalistin	Deutsche Presse Agentur	HAMBURG
Prof. Dr.	Frank	Kirchner	Direktor Forschungsgruppe Robotik	DFKI GmbH	BREMEN
	Gerald	Kistner	Journalist	Nordsee-Zeitung	BRAKE
	Christian	Kjaer Laursen	Chief Executive Officer	EWEA	BRÜSSEL
	Natascha	Kleeberg	Journalistin	NTV	HAMBURG
	Franz	Klein			
Dr.-Ing.	Hermann J.	Klein	Mitglied des Vorstands	Germanischer Lloyd Aktiengesellschaft	HAMBURG
	Rüdiger	Klein	Geschäftsführer	IG Metall Rostock	ROSTOCK
Dr.	Klaus	Kleinherbers	Mitglied des Vorstands	TÜV Nord AG	HAMBURG
	Jürgen	Klimke	Bundestagsabgeordneter	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN
Dipl.-Phys.	Holger	Klindt	Head of Maritime Safety & Security	ATLAS Elektronik GmbH	BREMEN
	Andreas	Klingemann	Wiss. Mitarbeiter	Büro Dirk Becker, MdB, Deutscher Bundestag	BERLIN
	Reinhard	Klingen	Ministerialdirigent	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	BONN
	André	Klohn	Journalist	ddp	
	Tobias	Knahl	Leiter der Vertretung in Berlin	Handelskammer Hamburg	BERLIN
	Inne	Knappeler	Journalist	Reuters Television	BERLIN

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
	Hans Gerd	Knoop		Gauss - Gesellschaft für Angewandten Umweltschutz und Sicherheit im Seeverkehr	BREMEN
	Kai-Uwe	Knoth	Journalist	Associated Press	KASSEL
	Volkert	Knudsen	Vorsitzender des Vorstands	Zentralverband Deutscher Schiffsmarkler e.V.	HAMBURG
	Reinhard	Kny	Vorsitzender	Maritime Allianz Ostseeregion e.V.	ROSTOCK
	Detlef	Kobrow	Betriebsratsvorsitzender	Scandlines	ROSTOCK
	Manfred	Koch	Geschäftsführer	4H-Jena engineering GmbH	JENA
	Günter	Kochan	Director Logistics	Hamburg Süd	HAMBURG
	Stephan	Kohler	Vorsitzender der Geschäftsführung	Deutsche Energie-Agentur GmbH	BERLIN
	Michael	Köhler	Stellv. Kabinettschef	Europäische Kommission Generaldirektion Fischerei und Maritime Angelegenheiten	
	Jutta	Köhn	Rechtsanwältin	Kanzlei Ashölter & Reichardt	HAMBURG
Dipl.-Ing.	Volker	Köhne	Geschäftsführer	Windtest Kaiser Wilhelm Koog GmbH	KAISER-WILHELM-KOOG
Dr.	Werner	Kolbe	Referent	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie	BONN
Dr.	Reinhold	Kolck	Hauptgeschäftsführer	Industrie- und Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg	EMDEN
Dr.	Reinhold	Kolck	Hauptgeschäftsführer	Industrie- und Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg	EMDEN
	Martina	Kollberg	Oberamtsrätin	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie	BERLIN
Dr.	Horst	Kolletschke	Stv. Amtschef	Marineamt	ROSTOCK
	Gordon	Kölling	Journalistin	Schulz TV	HAMBURG
	Tobias	König	Geschäftsführer Gesellschafter	König & Cie. GmbH & Co. KG	HAMBURG
	Christian	Koopmann	Geschäftsführer	Peter W. Lampke GmbH & Co. KG	HAMBURG
Dr.	Reinhard	Kopka	Regierungsdirektor	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie	BERLIN
Dr.	Ralf	Köpke	Redakteur	Energie & Management	ESSEN
	Martin	Kopp	Journalist	WELT	HAMBURG
	Martin	Köppen	Amtsleiter	Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg	HAMBURG
	Carsten	Körbelin	Geschäftsführer	Rickmers Reederei GmbH & Co. KG	HAMBURG
Dr.	Axel	Korn			HAMBURG
	Geert	Koskamp	Beigeordneter Verkehrssattaché	Kgl. Niederländische Botschaft	BERLIN
	Gabriele	Kostorz	Journalistin	NDR Fernsehen/Tagesschau	HAMBURG
	Christine	Kramer	Staatsrätin	Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen	BREMEN
	Ingo	Kramer	Präsident	Die Unternehmensverbände im Lande Bremen e.V.	BREMEN
	Horst	Krämer	Leiter Verbindungsstelle zum BSH	Amt für Geoinformationswesen der Bundeswehr	HAMBURG

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
	Jürgen	Kräplin	Betriebsratsvorsitzender	Volkswerft Stralsund GmbH	STRALSUND
Prof. Dr.-Ing.	Andreas	Kraus		Hochschule Bremen	BREMEN
	Heiner	Krause	Versandleiter, Prokurist	MAN Ferrostaal AG	ESSEN
Dr.	Jürgen	Krause	Ltr. Energie-wirtschaft	Vattenfall Europe AG	BERLIN
	Erika	Krauß	Journalistin	MOPO	HAMBURG
	Manfred	Kretschmer	Arbeitsbereichsleiter „Rüstung“	Bundesministerium der Verteidigung	BERLIN
Prof. Dr.-Ing.	Edwin	Kreuzer	Präsident	Technische Universität Hamburg-Harburg	HAMBURG
	Thomas	Krischker	Abteilungsleiter Projektengineering	RWE Dea AG	HAMBURG
	Heike	Kröger	Geschäftsführerin	Projekt Ökovest GmbH	OLDENBURG
	Joachim	Krohn		GKSS Forschungszentrum Institut für Küstenforschung	GEESTHACHT
	Rahel	Krömer	Journalist	Hamburg 1 Fernsehen	OLDENBURG
	Jürgen	Kröning	Geschäftsführer	DEWI OCC Offshore and Certification Centre GmbH	CUXHAVEN
	Volker	Kröning	Bundestagsabgeordneter	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN
Prof. Dr.-Ing.	Stefan	Krüger		Technische Universität Hamburg-Harburg	HAMBURG
Dr.	Stephan	Krümmer	Geschäftsführer	3i	FRANKFURT
	Jan	Kruse	Geschäftsführer	Förde Reederei Seetouristik GmbH & Co. KG	FLENSBURG
	Herbert	Kube	Referent	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie	BERLIN
	Jörg	Kubitza	Director Group Operations	EU Energy Plc.	LÜBECK
Prof. Dr.	Hermann Rudolf	Kudraß	Abteilungsleiter	Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe	HANNOVER
	Jörg	Kuhbier	Vorstandsvorsitzender	Stiftung Offshore Windenergie	HAMBURG
	Bernd	Kühler		Presse- und Informationsamt der Bundesregierung	BERLIN
	Heinz	Kuhlmann	Business Development	SAM Electronics GmbH	HAMBURG
	Reinhard	Kuhlmann	Mitglied des Vorstandes	ThyssenKrupp Marine Systems AG	HAMBURG
Dipl.-Ing.	Thomas	Kühmstedt	Technischer Direktor	Volkswerft Stralsund GmbH	STRALSUND
	Werner	Kuhn	Landtagsabgeordneter	Landtag Mecklenburg-Vorpommern	SCHWERIN
	Klaus-Michael	Kühne		Kühne+Nagel International AG	SCHINDELLEGI
	Tarja	Kühne	Journalistin	RTL Nord	MÖLLN
Dr.	Walter	Kühnlein	Director	Hamburger Schiffsbau Versuchsanstalt GmbH	HAMBURG
	Manfred	Kuhr	Stellv. Vorstandsvorsitzender	BLG Logistics Group AG & Co. KG	BREMEN

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
	Ulrich	Küster	Regierungsdirektor	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie	BERLIN
Dr.	Joachim	Kutscher	Wissenschaftl. Mitarbeiter	Forschungszentrum Jülich GmbH	JÜLICH
	Stefan	Küver	Manager	PWC Corporate Finance Beratung GmbH	HAMBURG
	Manfred	Laabs	Betriebsratsvor- sitzender	Gesamthafenbetrieb im Lande Bremen	BREMEN
Dr.	Uwe	Lahl	Abteilungsleiter	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit	BONN
	Günter	Lammers	Aufsichtsrat	Energiekontor AG	BREMEN
	Fritz	Lamprecht	Wissenschaftl. Mitarbeiter	Deutscher Bundestag	LÜBECK
	Markus	Lange	Stellv. Leiter Shipping	HSH Nordbank AG	HAMBURG
	Volker	Lange	Präsident	Verband D. Internationalen Kraftfahrzeughersteller	HAMBURG
Dr.	Frank	Langer	Geschäftsführer; Gebietsleiter	Cemex Deutschland AG	HENSTEDT- ULZBURG
	Anette	Langner	Landtagsabge- ordnete	Sozialdemokratische Fraktion	KIEL
	Harald	Lastovka		Oberbürgermeister der Hansestadt Stralsund	STRALSUND
	Jörg	Lattner		Der Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen	BREMEN
	Thies	Lau	Geschäftsführer	Rickmers Reederei GmbH & Cie. KG	HAMBURG
Prof. Dr.-Ing.	Wolfram	Lausch	Senior Vice President	MAN Diesel SE	AUGSBURG
	Hans-Gerd	Lawrenz	Leiter	Railion Deutschland AG	HAMBURG
Dipl.-Ing.	Dirk	Lehmann	Geschäftsführer	Becker Marine Systems	HAMBURG
Prof. Dr.-Ing.	Eike	Lehmann		Technische Universität Hamburg-Harburg	HAMBURG
Dr.	Harry	Lehmann	Fachbereichsleiter	Umweltbundesamt	DESSAU
	Björn	Lehmann-Matthaei	Geschäftsführer	FuE-Zentrum Fachhochschule Kiel GmbH	KIEL
Dr.	Detlef	Lemke	Geschäftsführer	IMAWIS GmbH	WISMAR
	Burkhard	Lemper	Senior Economist	Institut für Seeverkehrs- wirtschaft und Logistik	BREMEN
	Thomas	Lenné	Manager Advisory	PricewaterhouseCoopers AG WPG	HAMBURG
	Frank	Leonhardt		Reederei Leonhardt & Blumberg	HAMBURG
Dr.	Hans-Peter	Leppin		ATLAS Elektronik GmbH	BREMEN
	Markus	Lesser	Geschäftsführer	renergys GmbH	LADENBURG
	Wolfgang	Leue	Ältermann	Lotsenbrüderschaft Elbe	HAMBURG
	Patrick	Leyoldt	Cunsultant	ProgTrans AG	BASEL
	Ingbert	Liebing	Bundestagsabge- ordneter	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN
Dr.-Ing.	Bertram C.	Liebler	Geschäftsführer	Volkswerft Stralsund GmbH	STRALSUND
Dr.	Dierk	Lindemann	Geschäftsführer	Verband Deutscher Reeder e.V.	HAMBURG

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
	Steffen	Lindemann	Referent	Staatskanzlei des Landes Mecklenburg-Vorpommern	SCHWERIN
Dipl.-Ing.	Dirk	Lindenau	Geschäftsführer	Lindenau GmbH	KIEL
	Bettina	Linkogel	Regierungs- direktorin	Der Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen	BREMEN
	Stefan	Lipski			
Dr.	Christian	Lischke	Geschäftsführender Gesellschafter	Lischke Consulting	HAMBURG
	Jan	Lissow	Direktor	INC Interorient Navigation Hamburg GmbH & Co. KG	HAMBURG
	Gernot	Lobenberg	Leiter Cluster- Management	Logistik-Initiative Hamburg	HAMBURG
	Ingmar	Loges	Direktor der Niederlassung	HypoVereinsbank	HAMBURG
	Kay	Lohse	Geschäftsführer Logistik GmbH	ICL Internationale Commodity	HAMBURG
Dr.-Ing.	Wolf-Dieter	Longree	Managing Director	IMPAC Offshore Engineering GmbH	HAMBURG
Dipl.- Btr.-W.	Günther	Loob	Referent	Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein	KIEL
Dipl.-Ing.	Klaus	Lorenz	Geschäftsführer	SAM Electronics GmbH	HAMBURG
	Markus	Lorenz		SHZ	KIEL
	Bernd	Losch	Vorsitzender Bundesfachgruppe Schifffahrt	ver.di	NEUENGÖRS
	Ulrich	Loss	Journalist	Norddeutscher Rundfunk	HAMBURG
	Henner	Lothar	Geschäftsführer	Hanseatic Lloyd	BREMEN
	Christina	Lott		Onlineredaktion Senat	FRANKFURT/ MAIN
	Irina	Lucke	Projektleiterin	EWE Aktiengesellschaft	OLDENBURG
	Winfried	Lucke			OLDENBURG
	Fritz	Lücke	Sprecher	Maritimes Cluster Schleswig- Holstein	KIEL
	Thorsten	Ludwig	Wissenschaftl. Mitarbeiter	Universität Bremen	BREMEN
	Karin	Lührs	Betriebsratsvor- sitzender	Fr. Lürssen-Werft GmbH & Co. KG	BREMEN
	Reinhard	Lüken	Generalsekretär	Community of European Shipyards Associations	BRUSSELS
Dipl.-Ing.	Werner	Lüken	Geschäftsführer	Lloyd Werft Bremerhaven GmbH	BREMERHAVEN
Dipl.-Ing.	Werner	Lundt	Hauptgeschäfts- führer	Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.	HAMBURG
Dipl.-Kfm.	Friedrich	Lürßen	Geschäftsführender Gesellschafter	Fr. Lürssen Werft GmbH & Co. KG	BREMEN
Prof.	Jürgen	Lüsch	Stellv. des Vorsitzender	Maritime Allianz Ostseeregion e.V.	ROSTOCK
	Barbara	Lux		LuxConsulting	HAMBURG
	Thomas	Lux	Regierungsober- amtsrat	Niedersächsisches. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr	HANNOVER

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
	Christian	Maaß	Stellv. Vorsitzender	GAL-Bürgerschaftsfraktion Hamburg	HAMBURG
	Thorsten	Mackenthun	Geschäftsführer	Hansa Mare Reederei GmbH & Co.	BREMEN
Dr.	Olaf	Mager	Pressesprecher	Germanischer Lloyd	HAMBURG
	Roland	Magunia	Journalist ID 504011	ddp	HAMBURG
Dipl.-Oz.	Petra	Mahnke	Geschäftsführerin	Gesellschaft für Maritime Technik e.V.	HAMBURG
	Andreas	Mai	Amtsleiter/Hafen- kapitän	Hansestadt Bremisches Hafenamt	BREMERHAVEN
	Jörg	Mainzer	Geschäftsführer	FAIRPLAY TOWAGE	HAMBURG
Dr.	Ulrich	Malchow	Geschäftsführer	Port Feede Barge GmbH	HAMBURG
	Manfred	Maletzky	Geschäftsführer	GISMA Steckverbinder GmbH	NEUMÜNSTER
	Thomas	Manigk	Geschäftsführer	Kopf & Lübben GmbH	BREMEN
Dipl.-Ing.	Michael	Mann	Abteilungsleiter	Howaldtswerke-Deutsche Werft GmbH	KIEL
	Thomas	Mann	Mitglied des Vorstands	Hamann AG	HOLLENSTEDT
	Burkhard J.	Marcinkowski	Hauptgeschäfts- führer	Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.	HAMBURG
	Bodo	Marks		marks-photo	BERLIN
	Florian	Marten		HHLA	HAMBURG
	Christoph	Martin	Vorstand	Schorisch AG	REINBEK
	Peter	Marx	Geschäftsführer	Unternehmensverband Bremische Häfen e.V.	BREMEN
Dr.	Ulrike	Matthes	Seniorberaterin	ProgTrans AG	BASEL
	Margitta	Matthies	Geschäftsführerin	Schiff GmbH	KIEL
	Erwin	May		NDR 90	
	Claus	Mayer	Geschäftsführer	Nordseetaucher GmbH	AMMERSBEK
	Willi	Mazanek	Betriebsrat	Blohm + Voss GmbH	HAMBURG
	Afschin	Mechkat	Geschäftsführer	Crisol GmbH	HAMBURG
	Frank	Mecklenburg	Referatsleiter	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus des Landes Mecklenburg-Vorpommern	SCHWERIN
	Detlef	Meenke	Referent	Verband Deutscher Reeder e.V.	HAMBURG
Dr. jur.	Reinhard	Mehl	Geschäftsführer	Blohm + Voss GmbH	HAMBURG
Dr.	Manfred	Mehmel	Geschäftsführer	Schiffbau-Versuchsanstalt Potsdam GmbH	POTSDAM
	Günther	Meienberg	Leiter des Minister- büros	Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein	KIEL
Dipl.-Ing.	Gerd	Meier	Geschäftsführer	e-powered marine solutions GmbH & Co. RG	BREMEN
	Petra	Meier	Journalistin	ZDF	HAMBURG
Dr.	Jens	Meier-Hedde	Geschäftsführer	Schlüssel Reederei KG (GmbH & Co.)	BREMEN
	Thomas	Meier-Hedde	Geschäftsführer; Gesellschafter	Reederei Alnwick Harmstorf + Co. GmbH & Co. KG	HAMBURG
	Frederike	Meier-Pourkert	Journalistin		
Dipl.-Ing.	Hans- Michael	Meissner	Geschäftsführer	ThyssenKrupp Marine Systems AG	HAMBURG

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
	Ute	Meißner	Abschnittsleiterin	Der Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien und Hansestadt Bremen	BREMEN
	Erhard	Meller	Geschäftsführer	Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mbH	HAMBURG
	Thomas	Mendrzik	Betriebsratsvorsitzender	HHLA-CTA GmbH; ver.di	HAMBURG
	Eberhard	Menzel		Oberbürgermeister der Stadt Wilhelmshaven	WILHELMSHAVEN
	Volker	Menzel	Purchasing Manager Logistics	Solvay GmbH	HANNOVER
Dr.	Angela	Merkel		Bundeskanzlerin der Bundesrepublik Deutschland	BERLIN
Dr.	Bernt	Mester		BLG Logistics Group AG & Co. KG	BREMEN
	Roland	Methling		Oberbürgermeister der Hansestadt Rostock	ROSTOCK
Dr.	Klaus	Meves	Sprecher der Geschäftsführung	Hamburg Süd	HAMBURG
Dipl.-Ing.	Bernard	Meyer	Geschäftsführer	Meyer Werft GmbH	PAPENBURG
	Claus-Ehlert	Meyer	Geschäftsführer	Deutscher Boots- und Schiffbauer-Verband	HAMBURG
	Jürgen	Meyer	Ministerialdirektor	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie	BERLIN
	Klaus	Meyer		PricewaterhouseCoopers AG WPG	HAMBURG
	Peter Ulrich	Meyer	Journalist	Hamburger Abendblatt	
	Reinhard	Meyer	Staatssekretär	Chef der Staatskanzlei des Landes Mecklenburg-Vorpommern	SCHWERIN
	Jens	Meyer-Aurich	Journalist	Hamburger Abendblatt	HANNOVER
	Gerd	Meyer-Schwickerath	Geschäftsführer	Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG	OLDENBURG
	Manfred	Meyersieck	Vorsitzender der Geschäftsführung	ATLAS Elektronik GmbH	BREMEN
	Axel	Meynköhn	Geschäftsführer	Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH	WYL AUF FÖHR
	Raimund	Mildner	Geschäftsführer	Technikzentrum Lübeck	LÜBECK
Dr.-Ing.	Alexander	Mitzlaff	Fachbereichsleiter	IMS Ingenieurgesellschaft mbH	HAMBURG
	Banafsheh	Moattar	Analyst	Fortress Deutschland GmbH	FRANKFURT AM MAIN
	Stephan	Möller-Horns	Referatsleiter	Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg	HAMBURG
Dr.	Jürgen	Monzel	Consultant		HAMBURG
	Jan	Mordhorst	Journalist	THB	
	Bernhard	Moß	Geschäftsführer	Hermann Buss GmbH & Cie KG	LEER
	Jan	Müller	Sekretariat	J. Müller Breakbulk Terminal GmbH & Co. KG	BRAKE
	Jürgen	Müller	Betriebsratsvorsitzender	L3 ELAG-Nautik GmbH	KIEL
	Raetke	Müller	Vorstand	J.F. Müller & Sohn AG	HAMBURG
	Rainer	Müller	Landesbezirksfachbereichsleiter	ver.di Landesbezirk Niedersachsen/Bremen	BREMEN

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
Prof. Dr.-Ing.	Reinhard	Müller		Hochschule Wismar	WARNEMÜNDE
	Thorsten	Müller	Akademischer Rat	Universität Würzburg	WÜRZBURG
	Torsten	Müller	Geschäftsführer	Schiffs- Und Yachtwerft Dresden GmbH	DRESDEN
	Torsten	Müller	Stellv. HPR-Vorsitzender	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	BONN
	Dorothee	Müller-Lankow	Leiterin Repräsentanz Berlin	ATLAS Elektronik GmbH	BERLIN
Dr.	Wiebke	Müller-Lupp	Cluster Managerin	Maritimes Cluster Schleswig-Holstein	KIEL
	Burkhardt	Müller-Sönksen	Bundestagsabgeordneter	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN
	Gesine	Mulhaupt	Bundestagsabgeordnete	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN
Dipl.-Ing.	Siegfried H.	Mundt		Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau	ALVESLOHE
	Christian	Murach	Mitglied der Geschäftsleitung	KfW IPEX Bank	FRANKFURT
	Wübbe	Murra	Betriebsrat	Cassens Werft GmbH	EMDEN
	Karl	Müßig	Inhaber	Mußig-Tankschiffahrt	BREMEN
Dr.-Ing.	Jörg	Mutschler	Geschäftsführer	Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau	HAMBURG
	Ralf	Nagel	Vorstand	Putz & Partner Unternehmensberatung AG	HAMBURG
	Andreas	Näser	Seebetriebsrat	NSB Niederelbe Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	LEIPZIG
Dipl.-Ing.	Christian	Nath	Global Business Manager Wind Energy	Germanischer Lloyd Industrial Services GmbH	HAMBURG
	Andreas	Nauen	CEO	Siemens Wind Power A/S	BRANDE
Prof. Dr.-Ing.	Christian	Nedeß	Institutsleiter	Technische Universität Hamburg-Harburg	HAMBURG
	Jörg	Neubert	Vorstandsbeauftragter	Baltic Sea Forum e.V.	HAMBURG
	Frank	Neudörfer	Projektmanager	Bio Con Valley GmbH	GROß LÜSEWITZ
Dipl.-Ing.	Horst-Dieter	Neumann	Geschäftsführer	G + H Schiffsausbau GmbH	BREMEN
	Michael	Neumann	Fraktionsvorsitzender	SPD-Fraktion Hamburg	HAMBURG
	Rolf H.	Neumann	Regional Director	Rolls-Royce International Ltd.	BERLIN
	Hans Rainer	Neuwardt	Betriebsratsvorsitzender	AIDA Cruises	ROSROCK
	John H.	Niemann	Vorsitzender	Vereinigung Wilhelmshavener Schiffsmakler E.V.	WILHELMSHAVEN
	Fritz	Niemeier	Betriebsratsvorsitzender	Nordseewerke Emden GmbH	EMDEN
	Kay	Nietfeld		dpa-Foto	
	Russalka	Nikolov	Vorstand	Peter Tamm sen. Stiftung	HAMBURG
	Thomas	Nintmann	Abteilungsleiter	Intership Verwaltungsgesellschaft mbH	HAREN/EMS
	Uwe	Nispel	Geschäftsführer	Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V.	BREMEN

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
	Stéphane	Nitschke	Journalist	Reuters Television	BERLIN
Dr.	Andreas	Nitz		Forschungszentrum Jülich GmbH	ROSTOCK- WARNEMÜNDE
	Heike	Noack	Referatsleiterin	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle	ESCHBORN
	Ralf	Nodorp	Leitung Abteilung See	PricewaterhouseCoopers AG WPG	HAMBURG
Dr.	Hans- Heinrich	Nöll	Hauptgeschäfts- führer	Verband Deutscher Reeder e.V.	HAMBURG
	Werner	Nording	Journalist	DLF	
	Robert	Nowatzki	Journalist	Reuters Television	BERLIN
Dr.-Ing.	Alexander	Nürnberg	Geschäftsführer	HATLAPA Uetersener Maschinen- fabrik GmbH & Co.	UETERSEN
	Jens	Oberbeck	Referatsleiter	Staatskanzlei des Landes Mecklenburg-Vorpommern	SCHWERIN
Dr.	Frank	Oehne		Norddeutsche Landesbank	HAMBURG
	Jörg	Oellerich	Projektleiter	Hamburg Port Authority	HAMBURG
	Claus-Peter	Offen	Inhaber	Reederei Claus-Peter Offen (GmbH & Co.) KG	HAMBURG
	Olaf	Ohlsen	Landtagsabge- ordneter, Hafenpoli- tischer Sprecher	CDU-Bürgerschaftsfraktion Hamburg	HAMBURG
	Wulf H.	Okun		POLZUG Intermodal GmbH	HAMBURG
Dipl.-Ing.	Claus	Olde	Geschäftsführer	Sellhorn Ingenieurgesellschaft mbH	HAMBURG
	Peter	Oltmann	Geschäftsführer	Schiffahrtsgesellschaft Oltmann Verwaltungs mbH	FREDENBECK
Dr.	Jörg	Oltrogge	Geschäftsführer	Landesbetrieb Verkehr Hamburg	HAMBURG
	Wolfgang	Ontijd	Vorsitzender NA- Häfen u. Schifffahrt im Landtag	Mitglied des Niedersächsischen Landtages	AURICH
Dr.	Andreas	Opatz	Geschäftsführer	König & Cie GmbH & Co. KG	HAMBURG
Dr.	Jens-Albert	Oppel	CEO	ISL Baltic Consult GmbH	LÜBECK
	Martina	Oppermann	Mitarbeiterin Tech- nologiereferat	Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein	KIEL
	Uta	Ordemann	Geschäftsführerin	Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe e.V.	HAMBURG
	Björn	Oriwohl	Pers. Referent der Staatssekretärin	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	BERLIN
	Jörg	Orlemann	Hauptgeschäfts- führer	Industrie- und Handelskammer Stade	STADE
	Wolfgang	Ostenberg	Geschäftsführer	Stralsunder Hafen- und Lager- haus GmbH	STRALSUND
	Andreas	Osteresch	Technische Betriebs- leitung	Wilhelm Mäueler GmbH & Co. KG	WUPPERTAL
Dr.	Winfried	Osthorst	Wissenschaftlicher Mitarbeiter	Universität Bremen	BREMEN
Prof. Dr.-Ing.	Bernd R.	Oswald		Universität Hannover	RONNENBERG
Dr.	Andreas	Otto	Syndicus	Handelskammer Bremen	BREMEN
	Heinz	Otto		Bundesverband Windenergie e.V.	HAMBURG

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
	Ekkehard	Overdick	Geschäftsleitung	Overdick GmbH & Co. KG	HAMBURG
Dipl.-Kfm.	Mathias	Overhaus	Geschäftsführer	Emder Schiffsausrüstungs GmbH	EMDEN
	Zafer	Özpolat		Milliyet	
	Rolf	Paarmann	Hauptgeschäftsführer	Industrie- und Handelskammer Rostock	ROSTOCK
Dr.	Sabine	Palandt	Schiffbaureferentin	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr	HANNOVER
	Nadine	Palatz		Port of Hamburg Magazine	HAMBURG
Dipl.-Ing.	Rüdiger	Pallentin	Geschäftsführer	Lloyd Werft Bremerhaven GmbH	BREMERHAVEN
Dr.	Michael	Palocz-Andresen	Wissenschaftl. Bereichsleiter	OBM GmbH	HAMBURG
	Rüdiger	Pape	Referent	Freie Hansestadt Bremen	BREMEN
	Hartmut	Pardow	Stellv Referatsleiter	Niedersächsisches. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr	HANNOVER
	Rajinder	Parkash		Transasia	JALANDHAK
	Brian	Parkin		bloomberg news	WEGBERG
	Udo	Paschedag	Referatsleiter	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit	BERLIN
Prof. Dr.	Mathias	Paschen		Universität Rostock	ROSTOCK
	Joachim	Pattberg			CUXHAVEN
	Rose Felicitas	Pauly	Geschäftsführerin	GASTRO GmbH	HAMBURG
	Alys Josef	Peckys		PDK	
	Dorothee	Pehlke		See-Berufsgenossenschaft	HAMBURG
	Mathias	Pein		Piening Propeller	GLÜCKSTADT
	Walter	Pelka	Geschäftsführernder Gesellschafter	H2Yacht GmbH	HAMBURG
	Ulrich	Perrey	Journalist	MEDIA CONSULTA Deutschland GmbH	BERLIN
	Reinhard	Peschel	Geschäftsführer	CMA CGM (Deutschland) GmbH	HAMBURG
	Jens A.	Peters	Geschäftsführer	P&T Technik GmbH	HAMBURG
	Klaus-Dieter	Peters	Vorsitzender des Vorstandes	Hamburger Hafen und Logistik AG	HAMBURG
	Manfred	Peters	Geschäftsführer	Peters&Partner GmbH	HAMBURG
	Reimer	Peters	Technischer Projektleiter	Fördergemeinschaft Passatwind Sailing E.V.	BRUNSBÜTTEL
	Kai	Petersen	Erster Bevollmächtigter	IG Metall	RENDSBURG
	Klaus-Dieter	Peterson	Inhaber	Reederei Hans Peterson & Söhne GmbH & Co. KG	RENDSBURG
	Angelika F.	Pfalz	Journalist		HAMBURG
Dr.	Hermannus	Pfeiffer		Finanzdienstleistungen	NORDHORN
Dipl.-Oz.	Klaus	Pfeiffer	Geschäftsführer	HYDROMOD GbR	WEDEL
Dr.	Reinhard	Pfender	Ministerialrat	SPD-Bundestagsfraktion	BERLIN
	Hans-Joachim	Pflocksch	Partner	PricewaterhouseCoopers AG WPG	HAMBURG
	Michael	Pirschel	Abteilungsleiter	Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg	HAMBURG
	Claus	Plaass			

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
	Ute	Plambeck	Konzernbevollmächtigte	Deutsche Bahn AG	HAMBURG
	Klaus	Platz	Gesellschafter	Ipsen Group GmbH & Co. KG	BREMEN
	Martina	Plehn		PricewaterhouseCoopers AG WPG	HAMBURG
	Matthias	Plötzke	Referent	Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.	BERLIN
	Arno	Pöker	Vorstand	Interhansa Rederei AG	ROSTOCK
	Joern	Pollex	Journalist	Actionpress	HAMBURG
	Helmut	Ponath	Sprecher der Geschäftsführung	NSB Niederelbe Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	BUXTEHUDE
Prof. Dr.	O.	Pongs	Direktor	ZMNH	HAMBURG
	Volker	Poßögel	Geschäftsführer	MaK Deutschland GmbH & Co. KG	HAMBURG
Dipl.-Oz.	Johannes	Post	Geschäftsführer	GMB / HYDROMOD GbR	WEDEL
Dr.	Jan-Erik	Pötschke	Rechtsanwalt	Ahlers & Vogel	HAMBURG
Prof. Dr.	Klaus	Potthoff	Gesellschafter	SCHIFF GmbH	KIEL
Dr.	Ursula	Prall		Offshore Forum Windenergie	HAMBURG
Dr.	Oliver	Prang	Referent	Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg	HAMBURG
	Olaf	Preuss	Journalist	Financial Times Deutschland	HAMBURG
	Daniele	Priebe		Rostocker Fracht- und Fischereihafen GmbH	ROSTOCK
	Herbert	Prinzen	Geschäftsführender Gesellschafter	GEBAB Konzeptions- und Emissionsgesellschaft mbH	MEERBUSCH
	Karl Michael	Probst	Geschäftsführer	Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V.	BERLIN
	Elke	Proß	Wissenschaftliche Mitarbeiterin	Forschungszentrum Jülich GmbH	BERLIN
Dipl.-Ing.	Berend	Pruin	Generalbevollmächtigter Gesellschafter	SCHIFFKO GmbH	HAMBURG
	Lars	Pülz		MEDIA CONSULTA Deutschland GmbH	BERLIN
	Thorsten	Quast	Geschäftsführer	N-Schorisch GmbH	REINBEK
	Nikolaus	Raben	Partner/Senior Consultant	Wagener & Herbst Management Consultants GmbH	REINBEK
	Horst	Rahe	Geschäftsführender Gesellschafter	Deutsche Seereederei GmbH	ROSTOCK
	Christos	Ramnialis	Vice President Sales	MTU Friedrichshafen GmbH	FRIEDRICHSHAFEN
	Gunther	Ranke	Geschäftsführer	Finnlines Deutschland GmbH	LÜBECK
	Ralf-Thomas	Rapp	Geschäftsführer	Bofort Germany GmbH	HAMBURG
	Udo	Recker	Vertriebsabteilungsleiter	Siemens AG	HAMBURG
	Lennart	Reeder	Geschäftsführer	Fördergesellschaft Windenergie e. V.	KIEL
	Eckhardt	Rehberg	Bundestagsabgeordneter	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN
	C. Thomas	Rehder		Carsten Rehder GmbH & Co.	HAMBURG
	Detlef	Rehder	Beiratsvorsitzender	Carsten Rehder Schiffsmakler und Reederei GmbH & Co. KG	HAMBURG

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
Dr.	Knud	Rehfeldt	Geschäftsführer	Deutsche WindGuard GmbH	VAREL
Dr.	Stefan	Rehm	Projekt-Manager	Schiff-GmbH / VFTT e. V.	KIEL
	Helmut	Reich		Manager Magazin	LÜBECK
	Gerd-Rüdiger	Reichel	Abteilungsleiter	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus des Landes Mecklenburg-Vorpommern	SCHWERIN
	Elfriede	Reif	Referentin	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	BONN
Dipl.-Kfm.	Simon	Reimer	Geschäftsführender Gesellschafter	BWG Reimer GmbH & Co.	BREMEN
	Lennart	Reip	Journalist	ZDF	HAMBURG
	Ingo	Rennert	Geschäftsführer	Hochsee Testfeld Helgoland GmbH	MÜDEN/ALLER
	Christel	Reschke	Amtsärztin	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie	BERLIN
	Frank	Reschreiter	Journalist	MOPO	HAMBURG
	Klaus D.	Rettig	Geschäftsführer	Thales Holding GmbH	BERLIN
	Manfred	Reuter	Geschäftsführer	Hamburg Port Authority	HAMBURG
	Frank	Richert	Leiter Bereich Offshore	GEO Gesellschaft für Energie und Ökologie mbH	ENGE-SANDE
	Andreas	Richter	Referatsleiter	Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg	HAMBURG
	Klaus	Richter	Referatsleiter	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus des Landes Mecklenburg-Vorpommern	SCHWERIN
	Thomas	Richterich	CEO	Nordex AG	NORDERSTEDT
	Thomas	Rickers	Erster Bevollmächtigter	IG Metall	LÜBECK
Dr.	Urban	Rid	Abteilungsleiter	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit	BERLIN
	Dorothee	Riebau			HAMBURG
	Peter	Rieck	Mitglied des Vorstandes	HSH Nordbank AG	HAMBURG
	Matthias	Rieger	Vertriebsdirektor	Hamburg Messe und Congress GmbH	HAMBURG
	Roland	Riese	Landtagsabgeordneter, Hafenspolitischer Sprecher	Niedersächsische FDP-Landtagsfraktion	EMDEN
	Helfried	Rietz	Mitglied Geschäftsführung	EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG	BREMEN
Dr.	Harald	Ringstorff		Ministerpräsident des Landes Mecklenburg-Vorpommern	SCHWERIN
	Jan	Rispens	Geschäftsführer	Windenergie-Agentur Bremerhaven/Bremen e.V.	BREMERHAVEN
	Johannes	Ritter	Journalist	FAZ	HAMBURG
	Manfred	Ritzek	Landtagsabgeordneter, Europapolitischer Sprecher	Mitglied des Schleswig-Holsteinischen Landtages	NORDERSTEDT
	Matthias	Ritzer	Leitung Auslieferung und Versand	MAN Nutzfahrzeuge AG	MÜNCHEN

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
	Hubertus	Ritzke	Geschäftsführer	Gesamthafenbetriebsverein im Lande Bremen e.V.	BREMEN
	Jörg	Rogge	Mitglied Bundestarifkommission Seehäfen	BLG Logistics Group AG & Co. KG	BREMERHAVEN
	Klaus	Rogge	Vertriebsleiter	GE Wind Energy GmbH	SALZBERGEN
Dr.	Hans-Joachim	Röhler	AR-Vorsitzender	Euro Kow KG a. A.	HAMBURG
Dipl.-Ing.	Gerhard	Rohlfing	Leiter Technik	Joh.Heinr.Bornemann GmbH	OBERNKIRCHEN
Prof. Dr.-Ing.	Udo	Röhr		Universität Rostock	ROSTOCK
	Dierk Christian	Rohwedder	Journalist	Zeitungsverlegerverband	
Prof.Dr.	Bernd	Rohwer	Hauptgeschäftsführer	Industrie- und Handelskammer zu Lübeck	LÜBECK
	Jan Tobias	Rollenhagen	Journalist	NDR HH Journal	HAMBURG
	Hans-Detlef	Roock	Stv. Frakt. Vorsitzender	CDU-Bürgerschaftsfraktion Hamburg	HAMBURG
	Klaus	Rosche	Betriebsratsvorsitzender	Lloyd Werft Bremerhaven GmbH	BREMERHAVEN
	Wolfgang	Rose	Landesbezirksleiter	ver.di Hamburg	HAMBURG
	Manfred	Rosenberg	Fachgruppenleiter Häfen	ver.di Bundesvorstand	BERLIN
	Burkhard	Rösener	Geschäftsführender Gesellschafter	Hanseatic Lloyd Reederei GmbH & Co. KG	BREMEN
	Jörg	Rosowski	Aufsichtsratsvorsitzender	Feedback AG	HAMBURG
	Arne	Roß	Journalist	RTL Nord	FLENSBURG
Dr.	Bernd	Roß	Referatsleiter	Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein	KIEL
	Heiko	Ross	Geschäftsführer	BARD Engineering GmbH	EMDEN
Dr.	Ernst Dieter	Rossmann	Bundestagsabgeordneter	Mitglied des Deutschen Bundestages	ELMSHORN
	Artur	Roth	Sachgebietsleiter	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie	HAMBURG
	Karin	Roth	Parlamentarische Staatssekretärin	Bundesministerium für Verkehr und Bau und Stadtentwicklung	BERLIN
	Heinz-Dieter	Rothardt	Senior Manager Logistics	Bayer Polymers Customer Service GmbH	LEVERKUSEN
	Thomas	Rother	Landtagsabgeordneter	Mitglied des Schleswig-Holsteinischen Landtags, SPD-Landtagsfraktion	LÜBECK
Dr.	Stefan	Rudolph			SCHWERIN
Dr.	Thomas	Rüggeberg	Referent	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie	BONN
Dr.	Peter	Ruland	Geschäftsführer	IMS Ingenieurgesellschaft mbH	HAMBURG
	Ortwin	Runde	Bundestagsabgeordneter	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN
	Eberhard	Runge	Geschäftsführer	MAHLE NFV GmbH	HAMBURG
	Manfred	Ruprecht	Präsident	Präsident der Industrie- und Handelskammer zu Neubrandenburg	NEUBRANDENBURG
	Barbara	Ruthmann	Vorstandsreferentin	ver.di Bundesvorstand	BERLIN

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
	Matthias M.	Ruttmann	Geschäftsführer	MST GmbH	SCHNALTEN- BACH
	Silke	Sadowski	Journalistin1	Schiff & Hafen, Deutscher Verkehrs Verlag	HAMBURG
Dr.	Roland	Salchow	Staatsrat	Senat der Freien und Hansestadt Hamburg	HAMBURG
Dipl.-Kfm.	Carl	Salfeld	Vorsitzender der Geschäftsführung	J. H. Bachmann GmbH	BREMEN
Dr.-Ing.	Helmut	Salzmann	Berater	IMS Ingenieurgesellschaft m.b.H	HAMBURG
Dr.-Ing.	Pierre C.	Sames	Leiter Strategische Forschung & Entwicklung	Germanischer Lloyd Aktiengesellschaft	HAMBURG
	Mathias	Samson	Referatsleiter	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit	BERLIN
Dr.	Matthias	Sandrock	Referatsleiter	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg	HAMBURG
Dipl.-Ing.	Axel	Sandvoß	Referent	VDMA Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau	HAMBURG
	Christina	Sasch	Referentin	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie	BERLIN
Dr.	Volker	Saß	Referatsleiter	Der Senator für Bildung und Wissenschaft der Freien Hanse- stadt Bremen	BREMEN
	Ralf	Sasse	Betriebsrat	Flensburger Schiffbau GmbH & Co. KG	FLENSBURG
Dr.	Gustav W.	Sauer	Abteilungsleiter	Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein	KIEL
	Ronald	Sawatzki	Journalist	BILD	HAMBURG
	Bernd	Saxe		Bürgermeister der Hansestadt Lübeck	LÜBECK
	Klaus	Schacht	Prokurist	Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH	LÜBECK
	Andreas	Schaeder	Sprecher	Reedergemeinschaft Leer	LEER
Dipl.-Ing.	Hermann H.	Schaedla	Geschäftsführer/ Inhaber	Abeking & Rasmussen Schiffs- und Yachtwerft GmbH & Co. KG	LEMWERDER
Prof. Dr.-Ing.	H.-G.	Schafstall	Geschäftsführer	Ingenierbüro für Unterwasser- u. Mehrphasen-Transport- Technik	ADENDORF
	Fritz	Scharf	Seebetriebsrat	NSB - Niederelbe Schifffahrts- gesellschaft	LÜBECK
	Nico	Scharfe	Geschäftsführer	Plath GmbH	HAMBURG
	Henning	Scharringhausen	Geschäftsführer	FZH Fortbildungszentrum Hafen HH	HAMBURG
	Dietrich	Scheder-Bieschin	Managing Director	MACS Maritime Carrier Shipping GmbH & Co.	HAMBURG
	Ines	Scheel	Betriebsratsvor- sitzende	Aker MTW-Werft GmbH	WISMAR
	Klaus Uwe	Scheifler	Geschäftsführer	Industrie- und Handelskammer zu Schwerin	SCHWERIN
Dipl.-Ing.	Bernhardt	Schell	Programm Manager	Raytheon Anschütz GmbH	KIEL

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
	Volker	Schellhammer	Referatsleiter	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie	HAMBURG
	Thilo	Schelling	Abteilungsleiter	Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern	SCHWERIN
Dr.	Hans Werner	Schenke	Vorsitzender	German Hydrographic Consultancy Pool w.V.	KIEL
	Peter	Schenzle	Projektleiter	Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt	HAMBURG
	Albrecht	Scheubner	Partikulier	Binnenschifffahrt MS „Jenny“	WÜRZBURG
	Karin	Scheubner	Partikulier	Binnenschifffahrt MS „Jenny“	WÜRZBURG
Dr.	Barbara	Schieferstein	Innovationsmanagerin	Big Bremer Investitionsgesellschaft mbH	BREMEN
	Tilman	Schiegl	Projektmanager	IMPAC Offshore Engineering GmbH	HAMBURG
	Johannes	Schiel	Referent	VDMA Power Systems	BERLIN
	Christof	Schiene		Mwk	HANNOVER
	Emanuel	Schiffer	Vorsitzender Gruppengeschäftsführung	EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG	BREMEN
	Andreas	Schildhauer	Geschäftsführender Gesellschafter	Albers-Hansen GmbH	HAMBURG
	Dirk	Schildwächter		GEBAB Konzeptions- und Emissionsgesellschaft mbH	MEERBUSCH
	Kurt-Jürgen	Schimmelpfeng	Geschäftsführer	Komitee Deutscher Seehafenspediteure in BLS e.V.	HAMBURG
	Peters	Schippers	Sales Engines & Components (MV)	MAN Nutzfahrzeuge AG	NÜRNBERG
	Oliver	Schirg	Journalist	WELT	HAMBURG
	Ulrich	Schittek	Geschäftsführer	Chemikalien Seetransport	HAMBURG
	Ralf	Schlake	Journalist	Norddeutscher Rundfunk	HAMBURG
Dipl.-Ing.	Hauke V.	Schlegel	Geschäftsführer	VDMA, AG Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie	HAMBURG
	Jürgen	Schlieter	Vorsitzender	Bundesverband der Selbständigen Abteilung	BONN
	Volker	Schlotmann	Landtagsabgeordneter	Mitglied des Landtages Mecklenburg-Vorpommern	SCHWERIN
	Norbert	Schmelzle	Vorsitzender der Geschäftsführung	KAEFER ISOLIERTECHNIK GmbH & Co. KG	BREMEN
Dr.	Andreas	Schmidt	Geschäftsführer	Rhenus Midgard GmbH & Co. KG	NORDENHAM
Dipl.-Ing.	Carlo	Schmidt	Geschäftsführer	WIND-Projekt GmbH	BÖRGERENDE
	Günther	Schmidt	Prokurist und Bereichsleiter Logistik	Helm AG	HAMBURG
	Michael	Schmidt	Leiter Shipping Domestic Market	Hypo Vereinsbank	HAMBURG
Dr.-Ing.	Ralph-Michael	Schmidt	Geschäftsführer	L'Orange GmbH	STUTTGART
	Renko	Schmidt	Geschäftsführer	Buss Beteiligungsholding GmbH & Co. KG	HAMBURG
	Ulrich	Schmidt	Abteilungsleiter	See-Berufsgenossenschaft	HAMBURG
	Uwe	Schmidt		Deutsche Immobilien Leasing GmbH	SCHÖNEFELD

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
Prof. Dr.	Hans-Jörg	Schmidt-Trenz	Hauptgeschäftsführer	Handelskammer Hamburg	HAMBURG
	Matthias	Schmoock	Journalist	Hamburger Abendblatt	HAMBURG
	Monika	Schneider	Journalistin	pd news	
	Hans-Joachim	Schnitger	Geschäftsführender Gesellschafter	Karl Geuther GmbH & Co. KG	BREMEN
	Martin	Schnitker	Journalistin	BILD	MÜNSTER
	Gert Jürgen	Scholz	Referatsleiter	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	BONN
	Joachim	Scholz	Geschäftsführender Gesellschafter	Bremer Bereederungs GmbH & Co. KG	BREMEN
	Ulaw	Scholz		Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie	BERLIN
	Michael	Scholze	Senior Commercial Advisor	Königlich Dänische Botschaft	BERLIN
Prof. Dr.	Bernd	Scholz-Reiter		Universität Bremen	BREMEN
Dipl.-Kfm.	Rainer	Schöndube	Mitglied des Vorstands	Germanischer Lloyd Aktiengesellschaft	HAMBURG
	Traude	Schöning	Geschäftsführung	Intership Verwaltungsgesellschaft	HAREN/EMS
Dipl.-Pol.	Horst	Schörshusen		Niedersächsische Staatskanzlei	HANNOVER
Prof. Dr.	Udo	Schöttler	Geschäftsbereichsleiter	Forschungszentrum Jülich	ROSTOCK
	Helmut	Schramm	Geschäftsführer	Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH	BRUNSBÜTTEL
Dipl.-Ing.	Torsten	Schramm		Germanischer Lloyd Aktiengesellschaft	HAMBURG
Dr.-Ing.	Jens	Schreiter	Direktor Fahrende Flotte	Germanischer Lloyd Aktiengesellschaft	HAMBURG
	Bernhard	Schriefer	Betriebsratsvorsitzender	SSW Fähr- U. Spezial-Schiffbau GmbH	BREMERHAVEN
	Bernd	Schriewer	Referatsleiter	Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein	KIEL
Dr.	Kirsten	Schröder	Kaufm. Geschäftsführung	HSL Hamburg School of Logistics	HAMBURG
Dr.	Ole	Schröder	Bundestagsabgeordneter	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN
	Sebastian	Schröder	Staatssekretär	Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern	SCHWERIN
	Stefan	Schröder	Geschäftsführer	LNC GmbH	HANNOVER
	Stefanie	Schröder	Referentin	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	BONN
Dr.	Frank	Schröder-Oeynhaus	Geschäftsführer	Centrum f. Angewandte Nanotechnologie	HAMBURG
	Michael	Schroiff	Vorsitzender der Geschäftsführung	Unterweser Reederei GmbH	BREMEN
	Jörg	Schröter	Kapitän	Bugsier- Reederei- und Bergungs-Gesellschaft mbh & Co. KG	OEDERQUART
	Johan P.	Schryver	Inhaber	H.J. Schryver & Co.	HAMBURG
	Christiane	Schubert	Personalleiterin	TT-Line GmbH & Co. KG	LÜBECK-TRAVEMÜNDE

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
Dr.	Frank	Schubert	Vorsitzender Verwaltungsrat	Reintjes	HAMELN
	Günther	Schuchardt	Abteilungsleitung	MAN Nutzfahrzeuge AG	MÜNCHEN
	Hajo	Schuchmann	Prokurist	Bugsier- Reederei- und Bergungs- Gesellschaft mbH & Co. KG	BREMERHAVEN
	Jan-Wilhelm	Schuchmann	Geschäftsführer	Bugsier- Reederei- und Bergungs- Gesellschaft mbH & Co. KG	HAMBURG
	Nikolaus W.	Schües	Inhaber	Reederei F. Laeisz GmbH	HAMBURG
	Burkhard	Schuld	Niederlassungs- leiter	ARCADIS Consult GmbH	ROSTOCK
	Detlef	Schüler	Betriebsratsvor- sitzender	Neptun Werft GmbH	ROSTOCK
	Matthias	Schult	Referent	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus des Landes Mecklenburg-Vorpommern	SCHWERIN
Dipl.-Ing.	Guido	Schulte	Leiter Forschung und Entwicklung	Aker MTW Werft GmbH	WISMAR
	Andreas	Schulz	Journalist	ZDF	HAMBURG
	Dietrich	Schulz	Geschäftsführer	Hartmann Schifffahrts GmbH & Co. KG	LEER
	Jörg	Schulz		Oberbürgermeister der Seestadt Bremerhaven	BREMERHAVEN
	Jörn	Schulz	Journalist	Schulz TV	HAMBURG
	Anita	Schulze		Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie	BERLIN
	Walter	Schulze-Freyberg	Geschäftsführer	POLZUG Intermodal GmbH	HAMBURG
	Alfred	Schumm	Leiter Meere & Küsten	WWF Zentrum für Meeresschutz	HAMBURG
Dipl.-Ing.	Heiko	Schüßler	Vorsitzender	Vereinigung der Nassbagger- Unternehmen e.V.	HAMBURG
	Lothar	Schüttpelz	Betriebsratsvor- sitzender	Kröger Werft	SCHACHT- AUDORF
	Jens	Schwanen	Geschäftsführer	Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.	DUISBURG
	Jan	Schwartz	Journalist	Reuters	
	Carmen	Schwarz	Referentin	Logistik-Initiative Hamburg	HAMBURG
	Hartmut Berthold	Schwarz		MMSV Modern Merchant Sailing Vessel	BERNAU
Dr.	Joachim	Schwarz	Mitglied des Vorstands	Gesellschaft für Maritime Technik e.V.	GROSSHANS- DORF
	Christian	Schwarzenholz	Referent	Niedersächsisches Umwelt- ministerium	HANNOVER
	Alexander	Schwarzer	Hafendirektor	KVVM GmbH	KARLSRUHE
	Uwe	Schweitzer	Leiter	Zentrale Heuerstelle Hamburg	HAMBURG
	Maike	Schweizer-Briese	Geschäftsführende Gesellschafterin	M-Consult & Partner	GRASBRUNN/ MÜNCHEN
	Frank	Schwiemann	Journalist	LS HH ZDF	EUTIN
	Willy	Seedorf	Betriebsratsvor- sitzender	Mecklenburger Metallguß GmbH	WAREN/ MÜRITZ
	Tobias	Seiberth	Journalist	SAT 1	HAMBURG
	Jürgen	Seidel		Minister für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus des Landes Mecklenburg-Vorpommern	SCHWERIN

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
	Daniel	Selck	Geschäftsführer	KLH- Kältetechnik GmbH	BAD DOBERAN
Dr.	Petra	Seling-Biehusen	Stellv. Referatsleiterin	Behörde für Wissenschaft und Forschung der Freien und Hansestadt Hamburg	HAMBURG
Dr.-Ing.	Jochen	Selle	Technologieexperte	Innovationszentrum Niedersachsen GmbH	HANNOVER
	Manfred	Seyer	Seebetriebsrat	Reederei F. Laeisz GmbH	ROSTOCK
	Peter	Sieber	Leiter der Vertretung	Verband Deutscher Reeder e.V.	BERLIN
	Erwin	Siemens	Betriebsratsvorsitzender	Meyer Werft GmbH	PAPENBURG
Dipl.-Wirt.-Ing.	Peter	Sierk	Geschäftsführer	Flensburger Schiffbau-Gesellschaft mbH & Co. KG	FLENSBURG
Dipl.-Ing.	Hinrich J.	Sietas	Managing Director	J. J. Sietas KG Schiffswerft GmbH & Co.	HAMBURG
	Harm	Sievers	Geschäftsführer	Fährhafen Sassnitz GmbH	SASSNITZ
	Eduard	Sjerp	Botschaftsrat	Kgl. Niederländische Botschaft	BERLIN
Dr.	Martin	Skiba	Bereichsleiter Geschäftsfeld Offshore	REpower Systems AG	HAMBURG
	Corinna	Smolka		Smolkapress	HAMBURG
	Stefan	Söchtig	Prokurist	Würzburger Hafen GmbH	WÜRZBURG
	Anders	Søe-Jensen	Direktor	Vestas Offshore A/S	RANDERS
	Harald	Sommer	Inhaber	Johannes hk	HAMBURG
	Heinz Dieter	Sonnenberg	Vorstandsmitglied	Emder Verkehrsgesellschaft AG	EMDEN
	Stephanie	Soost	Journalistin	SAT 1	EUTIN
	Peter	Soppa		Soppamedien	HAMBURG
Prof. Dr.	Holmer	Sordyl	Institutsleiter	Institut für Angewandte Ökologie GmbH	NEU BRODERS-TORF
Dr.	Jürgen	Sorgenfrei	Vorstand	Hafen Hamburg Marketing e. V	HAMBURG
Dipl.-Ing.	Jürgen	Spahr	Geschäftsführer	JOWO Sytemtechnik GmbH	DELMENHORST
Dr.	Klaas	Spethmann	Geschäftsführer	Abeking & Rasmussen Schiffs- und Yachtwerft GmbH & Co. KG	LEMWERDER
Dr.	Stefan	Spindler	Mitglied des Vorstandes	MAN Diesel SE	AUGSBURG
Dr.	Wolfgang A.	Sprogis	Quality Director	Caterpillar Motoren GmbH & Co. KG	KIEL
	Arne	Staack	Journalist	NDR 90	
	Arno	Stabbert		Oberbürgermeister der Stadt Cuxhaven	CUXHAVEN
	Hans-Ulrich	Stangen	Bereichsleiter	HDW Howaldtswerke Deutsche Werft GmbH	KIEL
	Gerd	Stapelfeldt	Leiter der Zollabteilung	Gebr. Heinemann	HAMBURG
	Hans	Stapelfeldt	Geschäftsführer	Stapelfeldt Transport GmbH/VSH	HAMBURG
	Joachim Hans	Stapelfeldt		VSH e.V. Nordverkehr	HAMBURG
	Michael	Stark	Hauptgeschäftsführer	Industrie- und Handelskammer Bremerhaven	BREMERHAVEN
	Björn	Staschen	Journalist	NDR	
	Wolfgang	Steche		Agentur Visum	LADENBURG

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
	Rainder	Steenblock	Bundestagsabgeordneter	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN
Dr.	Carl Ulfert	Stegmann	Präsident	Industrie- und Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg	EMDEN
	Dieter	Stehr	Geschäftsführer	Peene-Werft GmbH	WOLGAST
	Rolf	Steil	Vorsitzendes Mitglied der Geschäftsführung	Agentur für Arbeit Hamburg	HAMBURG
	Peter Michael	Stein	Geschäftsführer	Industrie- und Handelskammer Flensburg	FLENSBURG
	Julia	Steinberg		Hafen Hamburg Marketing	HAMBURG
	Peter	Steinfeld	Geschäftsführer	Essent Wind Deutschland GmbH	HANNOVER
	Norbert	Stelljes	GBR	Lotsbetriebsverein e.V. Hamburg	BREMERHAVEN
	Felix	Stenschke	Unterabteilungsleiter	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	BONN
	Christopher	Stern	Journalist	Reuters Television	BERLIN
	Hans-Joachim	Stietzel	Leiter der Agentur	Agentur für Wirtschaftsförderung Stadt Cuxhaven	CUXHAVEN
	Heiko	Stohlmeyer	Manager	PricewaterhouseCoopers AG WPG	HAMBURG
	Niels	Stolberg	Geschäftsführender Gesellschafter	Beluga Shipping GmbH	BREMEN
	Gero	Storjohann	Bundestagsabgeordneter	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN
	Walter	Stork	Vorsitzender des Vorstands	NAVIS Schifffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft	HAMBURG
	Maik	Stövhase	Vice President Energy & Drives	SAM Electronics GmbH	HAMBURG
	Dietmar	Stretz	Leiter Fachbereich Verkehr	Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft	HAMBURG
	Ludwig	Stroink	Leiter	Geotechnologien	POTSDAM
	Annemarie	Struss- von Poellnitz	Journalistin	Weser-Kurier	BREMEN
	Reinhard	Stuth	Staatsrat	Senatskanzlei der Freien und Hansestadt Hamburg	BERLIN
	Christian B. W.	Stuve	Senior Vice President	ThyssenKrupp Marine Systems AG	BERLIN
Prof.	Jürgen	Sündermann		Universität Hamburg	HAMBURG
Dr.	Björn	Swinarski	Referent Maritime Wirtschaft	Industrie- und Handelskammer zu Rostock	ROSTOCK
	Dietrich	Tamke	Geschäftsführer	Transeste Schifffahrt GmbH	HAMBURG
	Peter	Tamm		Internationales Schifffahrts- und Meeresmuseum	HAMBURG
Dr.	Torsten	Teichert	Vorstandsvorsitzender	Lloyd Fonds AG	HAMBURG
	Frank	Teichmüller		IG Metall	HAMBURG
	Stefan	Tenbrock	Sprecher des Vorstands	Winergy AG	VOERDE
Dipl.-Ing.	Dieter	Terno	Marine Regional Chief Executive	Europe Central Region	HAMBURG

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
	Henry	Tesch		Minister für Bildung, Wissenschaft und Kultur des Landes Mecklenburg-Vorpommern	SCHWERIN
	Rolf	Tewes	Vorstand	DTG Deutsche Transport-Genossenschaft	HAMBURG
	Gert	Tews	Geschäftsführender Gesellschafter	CONTIBRIDGE Schifffahrt- und Spedition GmbH	HAMBURG
	Michael	Thamm	Präsident	AIDA Cruises	ROSTOCK
Dr.	Jan	Thiele	Referent	Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg	HAMBURG
	Jörgen	Thiele	Präsident	Industrie- und Handelskammer zu Schwerin	SCHWERIN
	Sven	Thiele		Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein	KIEL
	Ralph	Thiemann	Leiter	Hamburgische Münze	HAMBURG
	Ruth	Thiery	Referentin	ver.di	BERLIN
	Jochen	Thies			HAMBURG
Dr.	Jochen	Tholen	Forschungsleiter	Universität Bremen	BREMEN
	Volker	Tholi		CuxPort GmbH	CUXHAVEN
	Albrecht	Tiedemann	Projektleiter	Deutsche Energie-Agentur	BERLIN
	Wolfgang	Tiefensee		Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	
	Claus-Peter	Tiemann	Journalist	Associated Press	HAMBURG
	Hans Rudolf	Tietjens	Geschäftsführer	BBC Burger Bereederungs Contor GmbH & Co. KG	BURG/DITHM.
Dr.	Gunnar	Tietze	Vorstand	German Hydrographic Consultancy Pool w.V.	KIEL
	Michael	Timm	Journalist	Hamburger Pressedienst	GÜTERSLOH
	Karin	Timmermann	Landtagsabgeordnete, Verkehrspolitische Sprecherin	SPD-Bürgerschaftsfraktion Hamburg	HAMBURG
	Michael	Treder	Abteilungsleiter	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg	HAMBURG
	Volker	Tschirch	Sprecher des Vorstandes	AGA Unternehmensverband	HAMBURG
	Hans-Georg	Tschupke	Abteilungsleiter	big Bremer Investitions-Gesellschaft mbh	BREMEN
Dipl.-Oz.	Torsten	Turla	Geschäftsführer	MBT GmbH	KIEL
	Hans-Joachim	Uhlendorf	Niederlassungsleiter	Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG	OLDENBURG
	Gunnar	Uldall	Senator	Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg	HAMBURG
	Rolf	Ullmann	Betriebsratsvorsitzender	Nobiskrug GmbH	RENSBURG
	Bernd	Unger	Referatsleiter	Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein	KIEL

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
	Detlef	Unger	Leiter Marketing & Vertrieb	Fährhafen Sassnitz-Mukran GmbH	SASSNITZ/ NEU MUKRAN
	Sebastian	Unger	Referent	Auswärtiges Amt	BERLIN
	Michael	Ungerer	Senior Vice President Operations	AIDA Cruises	ROSTOCK
Prof. Dr.	Fritz	Vahrenholt	Vorstandsvorsitzender	REpower Systems AG	HAMBURG
	Willem	van der Schalk	Geschäftsführer	a. hartrodt (GmbH & Co) KG	HAMBURG
	Helmut	Varchmin	Bereichsleiter Nord	TÜV Nord Systems GmbH & Co.KG	HAMBURG
	Erhard	Veigel	Niederlassungsleiter	Deutsche Post AG	HAMBURG
	Sven-Michael	Veit	Journalist	taz	BAD SCHWARTAU
	Michael	Vinnen	Managing Partner	F.A. Vinnen & Co. (GmbH & Co. KG)	BREMEN
	Willi	Voigt	Staatssekretär a.D.		KIEL
	Robert	Völkl	Geschäftsführer	Bremer Rhederverein	BREMEN
	Angelika	Volquartz		Oberbürgermeisterin der Landeshauptstadt Kiel	KIEL
Dipl.-Ing.	Michael	vom Baur	Senior Vice President	Aker Yards ASA	ROSTOCK
	Ole	von Beust		Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg	HAMBURG
Dr.	Wolfgang	von Geldern	Vorsitzender	Wirtschaftsverband Windkraftwerke e.V.	CUXHAVEN
	Martin	von Ivernois	Referent	Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg	HAMBURG
	Torben Gorm Frantz	von Rath	Journalist	pd news	
Dr.	Falk	von Seck	Geschäftsführer	NSB Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG	BUXTEHUDE
Prof. Dr.	Werner	von Unruh		FH Oldenburg	ELSFLETH
	Christoph	von Wangenheim	Geschäftsführer	Schiffbau- und Entwicklungsgesellschaft Tangermünde mbH & Co. KG	TANGERMÜNDE
	Elke Elisabeth	Voß		Europäisches Parlament	KIEL
Dipl.-Ing.	Rolf	Wagenfeld	Vorstand	Aqua Signal AG	BREMEN
	Gerhard	Wahlers	Geschäftsführer	North Sea Terminal	BREMERHAVEN
	Georg	Waischnor	Geschäftsführer	Short Sea Shipping Pormotion Center	BONN
Prof. Dr.	Klaus	Wallmann		IFM-GEOMAR Leibniz-Institut für Meereswissenschaften an der Universität Kiel	KIEL
	Dietmar	Walter	Vorstand	Ender Verkehrsgesellschaft AG	EMDEN
Prof. Dr.-Ing.	Martin-Christoph	Wanner	Leiter	Fraunhofer Anwendungszentrum	ROSTOCK
	Klaus	Warmbrunn	Journalist	Norddeutscher Rundfunk	HAMBURG
	Simon	Waslowski	Journalist	Hamburg 1 Fernsehen	LAHR
Dr.-Ing.	Klaus	Weber		Ed. Züblin AG	STUTT GART
	Ralf	Weber	Stellv. Betriebsratsvorsitzender	Atlas Elektronik GmbH	BREMEN

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
	Wolfgang	Weber	Referatsleiter	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr	HANNOVER
Dr. H.C	Klaus	Wedemeier	Vorsitzender	Wirtschaftsverband Weser e.V	BREMEN
	Friedrich	Weege	Centerleiter	Hafen Hamm GmbH	HAMM
	Jürgen	Wehr		Oskar Wehr KG GmbH & Co.	HAMBURG
	Andreas	Wehrhahn	Journalist	Norddeutscher Rundfunk	HAMBURG
	Achim	Wehrmann	Referatsleiter	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	BONN
	Werner	Weimann	Regionalvorstand	Commerzbank AG	HAMBURG
	Marcus	Weinberg	Bundestagsabgeordneter	Mitglied des Deutschen Bundestages	BERLIN
Dr.	Oliver	Weinmann		Vattenfall Europe AG	BERLIN
	Sven O.	Weirup	Geschäftsführer	HTM GmbH	HAMBURG
	Jürgen	Weise			HAMBURG
	Christian	Welk	Abteilungsleiter	Commerzbank AG	HAMBURG
Dr.	Patrick	Wendisch	Präsident	Handelskammer Bremen	BREMEN
	Friedrich	Wendt	Geschäftsführender Gesellschafter	Friedrich Wendt Spedition GmbH & Co. KG	HAMBURG
	Richard	Wenz	Projektleiter	Bugsier- Reederei- und Bergungs-Gesellschaft mbH & Co. KG	BREMERHAVEN
	Thomas	Wenzel	Geschäftsführender Gesellschafter	Ownership Emissionshaus GmbH	HAMBURG
	Kerstin	Wessel	Projektleiterin	Energiekontor AG	BREMEN
	Frank	Wessels	Geschäftsführer	Emder Schlepp-Betrieb GmbH	EMDEN
	Gerd	Wessels	Direktor	Wessels Reederei GmbH & Co. KG	HAREN
Dr.	Margrit	Wetzel	Bundestagsabgeordnete	Mitglied des Deutschen Bundestages	HORNEBURG
	Carsten	Wibel		Bugsier- Reederei- und Bergungs-Gesellschaft mbH & Co. KG	BREMERHAVEN
	Helmut	Wickmann	Abteilungsleiter	Der Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen	BREMEN
	Sebastian	Widmann		dpa-Foto	MÜNCHEN
	Sven	Wiebe	Referatsleiter	Der Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen	BREMEN
Dr.	Uwe-Carsten	Wiebers	Head of Shipping	KfW IPEX Bank	FRANKFURT
	Arnd	Wiegmann	Journalist	Reuters	BERLIN
	Rebecca	Wiemker		Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein	KIEL
Prof. Dr.ir.	Niko	Wijnolst	Vorsitzender	Dutch Maritime Network	ROTTERDAM
Dr.	Rosemarie	Wilcken		Bürgermeisterin der Hansestadt Wismar	WISMAR
	Claus Dietrich	Wilde			
Dipl.-Math.	Hans-Artur	Wilker	Mitglied der Geschäftsleitung Meyer Neptun	Meyer Werft GmbH	PAPENBURG
Dr.	Wilfried	Will	Prokurist	ETH-Umwelttechnik GmbH	HAMBURG

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
Dr.	Henning	Winter	Mitglied des Vorstands	Deutsche Schiffsbank AG	HAMBURG
	Jürgen	Wittburg			HAMBURG
Dr.	Hans-Heinrich	Witte	Präsident	Wasser-und Schifffahrtsdirektion Nord	KIEL
Prof. Dr.	Peer	Witten		Bundesvereinigung Logistik e. V.	HAMBURG
	Peter	Witten		Logistik-Initiative Hamburg	DRANGSTEDT
Prof. Dr.	Klaus-Peter	Wittern	FZE	Beiersdorf AG	HAMBURG
	Röttger	Wittern	Bevollmächtigter	Sartori & Berger	KIEL
	Hans Jürgen	Witthöft	Journalist	ProMar	HAMBURG
	Nicolei	Woelki	Vorsitzender d. gemeinsamen Geschäftsführung	See-Berufsgenossenschaft	HAMBURG
	Dagmar	Wöhlrl	Parlamentarische Staatssekretärin, Koordinatorin der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie	BERLIN
	Reinhard	Wolf	Geschäftsbereich Infrastruktur	Handelskammer Hamburg	HAMBURG
	Thomas	Wolf	Journalist	NDR HH Journal	MAINZ
	Detlev	Wollert	Leiter Planung See-Verkehre Material	Volkswagen Transport GmbH & Co. OHG	WOLFSBURG
	Peter	Wörnlein	Journalist	DVZ	
	Tjark H.	Woydt	Mitglied des Vorstandes	Schiffshypothekenbank zu Lübeck AG	HAMBURG
	Stephan	Wrage	Geschäftsführender Gesellschafter	Sky Sails GmbH & Co. KG	HAMBURG
	Ulrich	Wrage	Vorstand	DAKOSY Datenkommunikationssystem AG	HAMBURG
	Joachim	Wülbers	Senatsrat	Der Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen	BREMEN
	Günter	Würfel	Referent	Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg	HAMBURG
Dr.	Guido	Wustlich	Referent	Bundesministerium für Umwelt und Naturschutz und Reaktorsicherheit	BERLIN
Prof. Dr.	Manfred	Zachcial	Vorsitzender des Direktoriums	Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik	BREMEN
	Rolf	Zamponi	Journalist	Hamburger Abendblatt	HAMBURG
Dipl. Geographin	Hildegard	Zeck	Referatsleiterin	Nds. Ministerium für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz	HANNOVER
Dr.	Wolfgang	Zeichner	Ministerialdirigent	Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein	KIEL
Dipl.-Ing.	Christian	Zeigerer	Abteilungsleiter	Fachhochschule Kiel	KIEL

Titel	Vorname	Nachname	Funktion	Firma	Stadt
	Madlen	Zeller	Journalistin	n-tv	HAMBURG
	Peter	Zielinski	Geschäftsführung	EUROGATE Container Terminal Hamburg GmbH	HAMBURG
	Rainer	Ziemke	Referent	Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg	HAMBURG
	Hans-Peter	Zint	Geschäftsführer	CuxPort GmbH	CUXHAVEN
	Ulf	Zumkley	Regierungsdirektor	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie	BERLIN
	Norman	Zurke	Geschäftsführer	Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.	HAMBURG

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie herausgegeben. Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken und Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Bundesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.