

# Verantwortung für den Marineschiffbau



Fotos: BMWi

Interview mit Norbert Brackmann,  
Koordinator der Bundesregierung für  
die maritime Wirtschaft

Dieter Stockfisch

## **Sie sind der Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft. Wie gestaltet sich Ihr Aufgabenbereich?**

Die maritime Branche ist sehr vielschichtig und heterogen. Das Themenspektrum reicht von Werften und Schiffbauzulieferindustrie über Schifffahrt und Häfen, Offshore-Wind, Meerestechnik, -forschung und -schutz bis hin zum Tiefseebergbau. Die Aufgabe des maritimen Koordinators ist es deshalb, alle Aufgabenfelder der maritimen Politik aus einer gesamtwirtschaftlichen Perspektive zu koordinieren, das heißt, die Belange der einzelnen Teilbereiche zusammen mit den jeweils zuständigen Ministerien in einen gesamtpolitischen Kontext zu stellen. Natürlich bin ich als maritimer Koordinator auch Ansprechpartner für alle Akteure der maritimen Branche, unabhängig aus welchem Teilbereich. Das ist mir persönlich ein großes Anliegen.

## **Wie bewerten Sie das Leistungsvermögen der maritimen Wirtschaft bzw. der maritimen Branche in Deutschland?**

Die maritime Wirtschaft ist extrem leistungsfähig. Das hat sie insbesondere nach den Krisenjahren 2008 und 2009 eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Die deutsche maritime Wirtschaft ist international hervorragend aufgestellt. Das liegt vor allem an der Innovationsfähigkeit unserer Unternehmen. Und das ist auch der Schlüssel, um in Zukunft leistungsfähig und vor allem international wettbewerbsfähig zu bleiben. Aus diesem Grund setzt sich die Bundesregierung mit verschiedenen Förderprogrammen dafür ein, dass das so bleibt. Zum Beispiel hat das Maritime Forschungsprogramm gerade kürzlich im Haushalt 2019 mehr Mittel erhalten. Mit diesem Geld sollen vor allem Projekte gefördert werden, mit denen die „Maritime Energiewende“ vorangebracht werden kann. Denn gerade im Bereich der umweltschonenden und emissionsarmen Antriebstechniken kann Deutschland mit innovativen Lösungen einen Spitzenplatz im internationalen Wettbewerb einnehmen.

## **Welche Bedeutung hat der Marineschiffbau in Deutschland für Sie?**

Die deutsche Marineindustrie ist weltweit bekannt für ihr Know-how. Sie verkörpert ein wichtiges strategisches Element mit

breitem Einfluss auf volkswirtschaftliche Entwicklungen in Deutschland. Unsere Marine ist in vielen Seegebieten fern der Heimat vielfältig gefordert. Diese Einsätze stellen eine besondere Belastung dar, sowohl für die Soldaten als auch für ihre Schiffe. Der Erhalt sicherer Seewege ist für ein Land wie Deutschland, das stärker in die globalen Wertschöpfungsketten integriert ist als kaum ein weiteres Land auf dieser Erde, von essentieller Bedeutung. Hinzu kommen Konfliktherde in der Peripherie Europas mit teils erheblichen Auswirkungen, die uns auch direkt betreffen. Deutschland hat daher ein vitales Interesse an einem leistungsfähigen und wettbewerbsfähigen Marineschiffbau in Deutschland, der den neuen sicherheitspolitischen Entwicklungen Rechnung trägt. Der Bundesregierung kommt eine besondere Verantwortung für den Marineschiffbau in Deutschland zu.

## **Wie ist der Sachstand im Bemühen, den Marine-Überwasserschiffbau als nationale Schlüsseltechnologie einzuordnen?**

Der Koalitionsvertrag sieht, vor dem Hintergrund der europäischen Initiativen im Bereich der Verteidigungsindustrie, auch eine Weiterentwicklung des Strategiepapiers zur Stärkung der Verteidigungsindustrie von 2015 vor. In diesem Zusammenhang wird die Frage einer Erweiterung der Liste der nationalen verteidigungsindust-

riellen Schlüsseltechnologien thematisiert werden, insbesondere auch mit Blick auf den Überwasserschiffbau.

### **Bedürfen die deutschen Vergaberechtsbedingungen und Rüstungsexportbestimmungen von Marineschiffen und maritimem Wehrmaterial einer einheitlichen Regelung in Europa?**

Eine möglichst vergleichbare Handhabung von Rüstungsexportentscheidungen innerhalb der EU liegt auch im deutschen Interesse. Die Bundesregierung setzt sich für eine Angleichung der Rüstungsexportpraxis auf europäischer Ebene mit dem Ziel möglichst weitreichender Kontrollen ein. Letztendlich können wir die angestrebte Rüstungspolitische Zusammenarbeit in Europa und entsprechende Effizienzvorteile nur erreichen, wenn wir auf weiteren Gebieten vorankommen. Dazu zählen die einheitliche europäische Ausgestaltung der Rüstungsexportbestimmungen, die Einschränkung von marktverzerrenden Offset-Geschäften sowie die einheitliche Umsetzung der europäischen Vergaberechtsregelungen für Rüstungsgüter. Im Bereich des Vergaberechts bewegen wir uns bereits heute weitgehend in einem europarechtlich vereinheitlichten Rechtsgebiet. Hier gibt es sowohl Regelungen für Aufträge allgemeiner Art als auch spezielle Vorschriften, die beispielsweise auf den Bereich Verteidigung und Sicherheit zugeschnitten sind. Die europarechtlichen Richtlinien wurden in nationales Recht umgesetzt und sind damit auch bei Beschaffungsvorgängen in Deutschland anzuwenden. Wenn Deutschland aber der einzige Mitgliedstaat ist, der große Rüstungsprojekte europaweit fair ausschreibt, wird es zu keiner Akzeptanz einer europäischen Vergabe kommen. Ich hoffe, dass wir hier auf europäischer Ebene mittelfristig zu Fortschritten kommen.

### **Welches sind die künftigen Herausforderungen in Ihrem Aufgabenbereich?**

Die großen Herausforderungen in der maritimen Branche sind die Digitalisierung und die maritime Energiewende. Das sind zwei riesige Bereiche, in denen es gilt, nicht nur auf veränderte Rahmenbedingungen zu reagieren, sondern die Rahmenbedingungen aktiv mitzugestalten. Dafür müssen wir neue Wege gehen und Antworten auf völlig neue Fragen finden. Diese Veränderungen sind Herausforderung, sie bieten zugleich aber auch große Chancen. Die Digitalisierung kann maßgeblich dazu beitragen, die Schifffahrt sicherer zu machen. Denken Sie an die Verkehrsströme, die in Häfen gemanagt werden müssen oder die Wettervorhersagen, die Überwachung der Maschinen und der technischen Anlagen an Bord. Das Schiff kann mit den

Daten, die uns dank der Digitalisierung zur Verfügung stehen, den Sturm zuverlässig umfahren und ein Bauteil kann schon ausgetauscht werden, bevor es kaputt geht, weil Sensoren die Materialermüdung rechtzeitig feststellen. Das alles trägt dazu bei, dass sich für die Menschen die Arbeitsbedingungen verbessern. Denn bei aller Digitalisierung steht der Mensch weiter im Fokus. Wir werden trotz oder gerade wegen der Digitalisierung und der Anwendung Künstlicher Intelligenz auch in Zukunft auf gut qualifizierte Fachkräfte nicht verzichten können. Das bedeutet, dass die Arbeitgeber gefordert sind, in die Weiterbildung ihrer Mitarbeiter zu in-

Deshalb ist es wichtig und richtig, dass wir Übergangslösungen finden. Aus Sicht der Bundesregierung und auch nach meiner persönlichen Meinung ist verflüssigtes Erdgas, also LNG, dieser Brückenkraftstoff. LNG löst noch nicht alle unsere Probleme, führt aber zu einer erheblichen Senkung der Emissionen im Vergleich zu herkömmlichen, öl-basierten Schiffsbrennstoffen. Bei Partikel- und Schwefelemissionen haben wir eine fast vollständige Reduktion und bei den Stickstoffemissionen um die 80 Prozent. Lediglich bei den Treibhausgasemissionen schneidet LNG vergleichsweise nicht so gut ab, obgleich es auch hier immerhin um 20 bis 25 Prozent weniger Ausstoß gibt.



Foto: PIZM

*Der U-Bootbau zählt zur nationalen wehrtechnischen Schlüsseltechnologie*

vestieren. Natürlich müssen auch die Ausbildungen und Studiengänge an die veränderten Rahmenbedingungen angepasst werden. Wir müssen dafür sorgen, dass das Know-how in Deutschland bleibt und dazu gehört, die Arbeitsplätze attraktiv und zukunftssicher zu gestalten.

Das zweite große Thema ist die maritime Energiewende. Auch hier geht es darum, zukunftssichere Lösungen zu finden. Die Umweltstandards steigen. Bis 2050 müssen wir z.B. die Treibhausgasemissionen um 50 Prozent im Vergleich zu 2008 reduzieren. Darauf haben sich die Mitgliedstaaten der IMO im April dieses Jahres verständigt. Das schaffen wir aber nur mit neuen Technologien und neuen emissionsfreien Kraftstoffen. Daran wird derzeit schon gearbeitet. Ich habe im Herbst einen Förderbescheid an MTU/Rolls Royce in Friedrichshafen übergeben können. Dort wird im Rahmen des Verbundprojekts MethQuest an der Verwendung von synthetischen methanbasierten Kraftstoffen in maritimen Anwendungen geforscht. Bis die Verwendung solcher Kraftstoffe aber Realität in der Schifffahrt ist, wird es wohl noch eine Weile dauern.

Mit LNG schaffen wir zudem für die maritime Branche eine Investitionssicherheit, so dass die Akteure bereit sind, auf LNG umzurüsten. Was die noch fehlende Infrastruktur in Deutschland angeht, so bin ich zuversichtlich, dass sich das kurz- bis mittelfristig verbessern wird. Für den Landtransport hat Shell gerade angekündigt, mehr Tankstellen für Flüssiggas errichten zu wollen. Im maritimen Bereich gibt es bereits eine LNG-Tankstelle im Hamburger Hafen. Weitere Standorte sollen folgen. Auch im Hinblick auf den Bau eines LNG-Terminals geht es voran. Mit Brunsbüttel, Rostock, Stade und Wilhelmshaven gibt es gleich vier Interessenten zum Aufbau der nötigen Infrastruktur – nicht nur für den Import von Flüssiggas, sondern vor allem auch für die Möglichkeit der Betankung von Schiffen. Brunsbüttel hat Ende November die noch fehlenden Unterlagen für die Förderung eines Small-Scale-Terminals nachgereicht, so dass nun die Prüfung der Unterlagen vorgenommen werden kann. Der Förderbescheid soll nun möglichst zeitnah erteilt werden. ■