

„Schneller und innovativer als die Konkurrenz“

Seit gut einem Jahr ist Dagmar Wöhrl Koordinatorin der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft. Im Interview mit *nonstop* spricht sie über neue Chancen für Werften, Schifffahrt und Meerestechnik durch mehr Umweltschutz und maritime Zusammenarbeit in Europa

nonstop: Frau Wöhrl, welche globalen Trends sehen Sie für die Zukunft der maritimen Wirtschaft und Industrie?

Dagmar Wöhrl: Mit der fortschreitenden Globalisierung wird zweifellos die Bedeutung von Schiffbau, Schifffahrt und Meerestechnik weiter zunehmen. Die Anforderungen an Schiffstechnik und Logistik steigen. Die Öffentlichkeit verlangt immer nachdrücklicher eine größere Schiffssicherheit und einen besseren Umweltschutz auf allen Weltmeeren. Darauf muss sich die maritime Wirtschaft einstellen. Nach meiner Einschätzung haben sowohl die deutsche Schiffbauindustrie als auch die Seeschifffahrt und nationale Hafenwirtschaft das Potenzial, die Herausforderungen erfolgreich zu meistern. Es wird darauf ankommen, mit innovativen Systemlösungen rechtzeitig und schneller als die Konkurrenz am Weltmarkt präsent zu sein.

Dabei dürfen wir aber die Gefahren gegenläufiger Entwicklungen nicht übersehen, die vor allem durch den übermäßigen Ausbau von Werften für den Massenschiffbau in Fernost ausgehen. Vor allem die Unternehmen, aber auch die Sozialpartner und die Politik müssen die strategischen Weichen stellen, damit die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit innovativer Unternehmen und technologisch fortschrittlicher Produkte gestärkt wird.

nonstop: Welche Ziele haben Sie sich für Ihre Amtszeit gesetzt?

Wöhrl: Als Koordinatorin der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft möchte ich dazu beitragen, dass die deutsche Schiffbauindustrie, die Seeschifffahrt, die Hafenwirtschaft und andere wichtige maritime Bereiche wirkungsvolle politische Flankierung erhalten, um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen und damit ihre Zukunft zu sichern. Hierbei habe ich vor allem die Rolle der Moderatorin, denn für eine ganze Reihe von Themen sind beispielsweise der Bundesverkehrsminister, der Bundesumweltminister oder auch die Regierungen der Küstenländer zuständig.

nonstop: Was haben Sie bisher erreicht?

Wöhrl: Ende November 2006 hat sich unter meinem Vorsitz die hochrangige Arbeitsgruppe „LeaderSHIP Deutschland“ konstituiert. Sie befasst sich mit der Identifizierung der wichtigsten und umsetzbaren Elemente einer Zukunftsstrategie der deutschen Schiffbauindustrie. Mit über 1000 Teilnehmern fand Anfang Dezember 2006 die 5. Nationale Maritime Konferenz in Hamburg statt. Die Ergebnisse sind ein ganzes Bündel von Handlungsempfehlungen, die jetzt nach einem „Pflichtenheft“ mit klar verteilten Verantwortlichkeiten abgearbeitet werden.

Ein Durchbruch war in diesem Frühjahr die Etablierung eines wettbewerbsfähigen deutschen Commercial Interest Reference Rate (CIRR) System. Damit haben die deutschen Werften bei der Finanzierung von Schiffbaukrediten nun gleiche Wettbewerbsbedingungen wie ihre internationale Konkurrenz. Seit Mai wird das von der Schiffbauindustrie und der IG Metall entwickelte Konzept eines Beschäftigungspools zur Erhaltung von Beschäftigung und Qualifizierung umgesetzt. Gefördert wird es vom Bundeswirtschaftsministerium.

Im Juni 2007 haben wir unter deutscher EU-Ratspräsidentschaft die erste Europäische Schiffbaukonferenz in

Nürnberg veranstaltet. Unter der Leitung des Bundeswirtschaftsministeriums wurde die Erarbeitung eines Nationalen Masterplans Maritime Technologien in Angriff genommen. Ziel ist die Bündelung vorhandener technologischer Kompetenzen zur Fähigkeit der Systemführerschaft deutscher Unternehmen in diesem Bereich.

nonstop: Welche Rolle spielen Klimawandel und Umweltschutz in Ihrer Arbeit?

„Die Öffentlichkeit verlangt größere Schiffssicherheit und besseren Umweltschutz“

Dagmar Wöhrl

Wöhrl: Der Themenkomplex wird derzeit besonders intensiv diskutiert. Eine klima- und umweltfreundlichere Schifffahrt muss nicht nur sicher, sie muss auch wirtschaftlich sein: mit dem Bau von immer energieeffizienteren und größeren Schiffe mit geringeren Emissionen. Das bedeutet auch eine effiziente Einbindung der größeren Schiffe in neu entwickelte globale und regionale Logistiksysteme. Es geht darum, der visionären Vorgabe „Null Emissionen“ für die Schifffahrt der Zukunft möglichst nahe zu kommen. Neben den CO₂-Emissionen sind bekanntlich auch die Emissionen anderer Schadstoffe (Schwefel, Stickoxide) von erheblicher Bedeutung.

Für meine Arbeit hat das Thema Klima- und Umweltschutz einen sehr hohen Stellenwert. In meiner Zu- →



BILANZ. Die Maritime Koordinatorin Dagmar Wöhrl blickt auf eine Reihe erfolgreicher Projekte zurück.

DIE MODERATORIN

Dagmar G. Wöhrl (53) übernahm im November 2006 das Amt der Koordinatorin der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft. Zu ihrem Aufgabenbereich gehört die Koordinierung und Bündelung der Maßnahmen der Bundesregierung zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland in den Bereichen Schiffbau, Seeschifffahrt, Hafenwirtschaft und Meerestechnik. Zur Förderung der Projekte stehen 110 Millionen Euro zur Verfügung. Bis 2009 soll dieses Budget auf 150 Millionen Euro aufgestockt werden.

Politisch erfahren. Seit 2005 ist Dagmar Wöhrl bereits als Parlamentarische Staatssekretärin bei Wirtschaftsminister Michael Glos tätig. Zunächst studierte die Nürnbergerin Rechtswissenschaften, arbeitete nach abgeschlossenem Studium als Rechtsanwältin und Unternehmerin. 1994 wurde sie Abgeordnete im Deutschen Bundestag, seit 1995 ist sie Mitglied im Präsidium der CSU.



TREFFEN. Dagmar Wöhrl und Dr. Hermann J. Klein, Mitglied des Vorstandes Germanischer Lloyd.

Foto: Andreas Schmidt-Wietthoff

→ ständigkeit auch für die Technologiepolitik sehe ich damit verbundene besonders große Innovationspotenzial. Technologisch führende Schiffbaunationen wie Deutschland profitieren davon, wie sich an den vollen Auftragsbüchern unserer Werften zeigt.

Die Einführung internationaler Vorschriften, denen im Interesse einer sicheren Schifffahrt der neueste Stand der Technik zugrunde liegt, tragen dazu bei, Forschungsergebnisse schnell in marktfähige Produkte umzusetzen. Hier kann unsere maritime Industrie ihre Stärken ausspielen und unter Beweis stellen, dass unsere innovativen Konzepte zukunfts- und wettbewerbsfähig sind.

nonstop: Welche Forschungs- und Entwicklungsprojekte halten Sie für besonders zukunftsträchtig?

Wöhrl: Das „Null-Emissionen-Schiff“ ist eine entscheidende Orientierung für zukunftsträchtige Forschungs- und Entwicklungsstrategien. Der Rahmen erstreckt sich von der Treibstoffreduktion über emissionsarme Antriebe bis hin zu Leichtbaukonstruktionen und den Einsatz neuer Materialien. Hinzu kommt, dass Schiffe in Zukunft immer neue Aufgaben übernehmen werden.

nonstop: Nennen Sie uns Beispiele?

Wöhrl: Ich denke hier etwa an Öl- und Gastransporte, die in den Sommermonaten künftig über das Nördliche Eismeer verlaufen und damit den Weg zwischen Europa und Asien drastisch verkürzen können.

Hieraus ergibt sich eine Vielzahl von noch zu lösenden Problemen, die von der Wirtschaftlichkeit über die technische Sicherheit bis hin zur Eisrouten-Optimierung reichen. Auf diese Bereiche konzentriert sich auch die Förderung maritimer Forschungsaktivitäten der Bundesregierung, die seit Ende vorigen Jahres zusammen mit der schiffbaulichen Innovationsförderung im Bun-

deswirtschaftsministerium gebündelt ist. Schwerpunkte der aktuellen Förderperiode des Programms „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“ sind Produktinnovationen zur Sicherung der Technologieführung, Prozessoptimierungen zur Kostensenkung und Produktivitätssteigerung, die Transportverlagerung auf die Wasserwege und die Förderung von Systemkonzepten in der Meerestechnik, insbesondere im Bereich der Offshore- und Tiefwassertechnik.

nonstop: China, Vietnam und Indien bauen ihre Schiffbaukapazitäten immer weiter aus. Wie muss sich die europäische Schiffbauindustrie darauf einstellen?

Wöhrl: Die europäische Schiffbauindustrie zeichnet sich dadurch aus, dass sie eine Hightech-Branche ist, ein wichtiger Wirtschafts- und Standortfaktor und Vorreiter beim Umwelt- und Klimaschutz. Dieses Potenzial müssen wir im Rahmen der europäischen Lissabon-Strategie nutzen und zukunftsfähig gestalten.

Mit der Initiative „LeaderSHIP 2015“ hat die europäische Schiffbauindustrie hierzu ein ehrgeiziges Programm in Angriff genommen. Es ist eine Roadmap zur Sicherung der technologischen Spitzenposition, zu verstärkter Kundenorientierung und zur Umstellung auf stärker wissensbasierte Produkte, Dienstleistungen und Produktionsverfahren. „LeaderSHIP 2015“ vereinigt sowohl strategisch wichtige unternehmerische Schritte der Schiffbauindustrie als auch Maßnahmen der Politik auf EU- und nationaler Ebene.

nonstop: Welche Zielsetzung steckt dahinter?

Wöhrl: Mit Blick auf den Ausbau von Schiffbaukapazitäten in Fernost kommt es auch darauf an, Schiffbau nicht mehr allein als nationale, sondern stärker als europäische Angelegenheit zu sehen. Dazu hat die erste Europäische Schiffbaukonferenz einen wichtigen Beitrag geleistet. In Nürnberg waren alle maßgeblichen Akteure aus Industrie, Gewerkschaften sowie politische Entscheidungsträger auf EU- und nationaler Ebene zusammen. Ein europaweiter Dialog zu aktuellen Fragen der Sicherung der Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Schiffbaus wurde begonnen. Die europäischen Schiffbauländer müssen jetzt das richtungsweisende Konzept „LeaderSHIP 2015“ national umsetzen. In Deutschland sind wir in dieser Hinsicht mit dem „LeaderSHIP Deutschland“ bereits auf einem guten Weg. ■ SN

„Wir müssen Schiffbau stärker als europäische Angelegenheit sehen“

Dagmar Wöhrl