



Institut Arbeit und Wirtschaft
Universität / Arbeitnehmerkammer Bremen

André Holtrup

Günter Warsewa

Der Wandel maritimer Strukturen

Schriftenreihe Institut Arbeit und Wirtschaft

02 | September 2008



Herausgeber:

© Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW)
Universität / Arbeitnehmerkammer Bremen
Postfach 33 04 40
28334 Bremen

Bestellung:

Frau Sigrid Hirschhausen
Tel.: 04 21/218-3407
shirschhausen@iaw.uni-bremen.de

1. Auflage 2008

ISBN-Nr.: 978-3-88722-700-5

André Holtrup
Günter Warsewa

Der Wandel maritimer Strukturen

Kurzfassung

In Auseinandersetzung mit natürlichen, geographischen und klimatischen Bedingungen haben sich im Verlauf langer historischer Prozesse typische und arbeitsteilig aufeinander bezogene Funktionen von maritimen Wirtschaftsstrukturen, Küstenregionen und Hafenstädten herausgebildet. Ein zentrales Merkmal dieser Spezialisierung maritimer Strukturen bestand darin, dass sie schon immer zu den am stärksten globalisierten bzw. internationalisierten gehörten und gerade davon profitierten. Mit der rasanten Verallgemeinerung von Globalisierungsprozessen in den letzten Dekaden scheint dieses Entwicklungsmodell in den westlichen, industrialisierten Weltregionen nicht mehr oder nur noch eingeschränkt tragfähig zu sein. Erörtert wird daher, wie und auf welche Weise sich Küstenregionen, Hafenstädte, Branchen und Unternehmen der maritimen Wirtschaftssektoren unter diesen Bedingungen entwickeln, welche Handlungsoptionen sich den beteiligten Akteuren dabei eröffnen und welche Mischungen aus traditionellen Strukturen, „zukunftsfähig“ modernisierten Spezialisierungen und diversifizierten Funktionen entstehen. Für die zukünftigen Forschungsarbeiten am IAW stellt sich in diesem Forschungsfeld die empirische wie theoretische Herausforderung, die Entwicklung maritimer Strukturen zwischen Globalisierung und Lokalisierung, Stabilität und Flexibilität, Gestaltung und Anpassung sowie zwischen Pfadabhängigkeiten und grundlegenden Strukturbrüchen zu analysieren.

Abstract

In confrontation with natural, geographic and climatic conditions typical patterns of division of labour and economic, social and cultural functions of economic structures, coastal regions and port cities have developed. Their high degree of globalisation was one of the most prominent characteristics of these specialised maritime structures and always throughout history this was a basic reason for wealth and prosperity. With the general diffusion of globalisation this specialised maritime pattern of development seems to lose a lot of efficiency and attractiveness. For this reason it is discussed, how and in which way coastal regions, port cities, branches and enterprises of the maritime economy are developing under the conditions of globalisation and the upcoming knowledge society, which kinds of options are opening for different kinds of actors and what mixtures out of traditional structures, future oriented new specialisations and/or diversified functions could emerge. For future research works at the IAW it is therefore a strong theoretical and empirical challenge to analyse the development of maritime structures between globalisation and localisation, adaptation and self-contained steering, stability and flexibility and between path dependency and structural change.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----------|
| VORWORT | 5 |
| 1. MARITIME STRUKTUREN UNTER ANPASSUNGSDRUCK | 7 |
| 2. AKTUELLE UND ZUKÜNFTIGE FORSCHUNGSFELDER | 12 |
| 2.1 STRUKTURWANDEL DER MARITIMEN WIRTSCHAFT..... | 12 |
| 2.2 ARBEITS- UND BESCHÄFTIGUNGSSTRUKTUREN UND GOVERNANCE VON ARBEIT ... | 16 |
| 2.3 WANDEL DER STÄDTISCHEN UND REGIONALEN STRUKTUREN | 22 |
| 3. KÜSTENREGIONEN, HAFENSTÄDTE UND MARITIME WIRTSCHAFT ALS FORSCHUNGSGEGENSTAND IM IAW | 30 |
| 4. LITERATUR..... | 34 |

Vorwort

Das Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW), das auf einer Kooperation zwischen der *Universität Bremen* und der *Arbeitnehmerkammer Bremen* basiert, ist nach den ersten fünf Jahren seiner Gründung entsprechend der Anforderungen der Universität Bremen an wissenschaftliche Institute einer Evaluation durch eine externe Gutachtergruppe unterzogen worden. Grundlage bildete der durch das IAW vorgelegte „Bericht zur Evaluation 2006“ (www.iaw.uni-bremen.de). Zusammen mit einer Dokumentation vor allem über die vorgelegten Veröffentlichungen sowie durchgeführten Lehrveranstaltungen wird in diesem Bericht rückblickend die „Forschung am IAW 2001 bis 2006“ differenziert dargestellt und zur Begründung der Fortführung des Instituts „das Forschungsprogramm 2007 bis 2011“ präsentiert.

Die Gutachtergruppe hat nach einer intensiven Begehung des Instituts Anfang Oktober 2006 und unter Berücksichtigung der schriftlichen Antworten auf Nachfragen empfohlen, das Institut für weitere fünf Jahre fortzuführen. Das Fazit lautete: „Die Gutachter sind der Meinung, dass die Konsolidierung des Instituts erfolgreich verlaufen ist. Die Zusammensetzung und der Zuschnitt der Forschungseinheiten sind geeignet, die formulierten Anforderungen der Finanziere einzulösen“. Auf dieser Grundlage haben die Kooperationspartner *Arbeitnehmerkammer Bremen* und *Universität Bremen* am 30. 5. 2007 durch eine Ergänzung des Gründungsvertrags die Fortführung des Instituts für weitere fünf Jahre bis 2011 beurkundet und dies der Öffentlichkeit mitgeteilt.

In ihrer Expertise haben die Gutachter mehrere konstruktive Vorschläge zur künftigen Optimierung der Forschungsarbeit unterbreitet. Dazu gehört vor allem die Empfehlung, das Forschungsprofil des Instituts durch eine Konzentration der Themen zielorientiert zu schärfen. Dieser Anregung durch die Gutachter ist das IAW zügig nachgekommen. Nach einer intensiven Diskussion sind die beiden Leitthemen vereinbart worden.

- „Neue Governance-Formen in Wirtschaft, Arbeit und Stadt/Region“ sowie
- „Der Wandel maritimer Strukturen“.

Strategisches Ziel der Konzentration der Forschungsarbeit auf zwei Säulen ist es, aus dem jeweiligen Leitthema künftige Forschungsprojekte zu generieren.

Um die Diskussion und schließlich die Entscheidung über die Ziele, methodische Vorgehensweise und begleitende Erfolgskontrolle zu ermöglichen, ist ein Basispapier zum jeweiligen Leitthema erarbeitet worden. Die beiden, abgeschlossenen Basispapiere werden jetzt publiziert. Für den dazu erforderlichen enormen Forschungseinsatz sowie die Ausarbeitung dieser Basispapiere gilt der Dank den Kollegen Dr. André Holtrup und Dr. Günter Warsewa. In dem jetzt zum jeweiligen Leitthema vorliegenden Text sind die vielen Anregungen aus dem intensiven Diskussionsprozess mit den Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern am IAW verarbeitet worden.

Die Veröffentlichung des Basispapiers zum Leitthema „Der Wandel maritimer Strukturen“ in der neuen Schriftenreihe Institut Arbeit und Wirtschaft verbinde ich mit dem Wunsch: Da die sozial- und wirtschaftswissenschaftliche Forschung auf den intensiven, offenen Diskurs angewiesen ist, bitte ich darum, uns kritische und weiterführende Anregungen mitzuteilen.

Prof. Dr. Rudolf Hickel

- Direktor des Instituts Arbeit und Wirtschaft -

Der Wandel maritimer Strukturen¹

1. Maritime Strukturen unter Anpassungsdruck

Mit dem Leitthema „Wandel maritimer Strukturen“ folgt das IAW einer Forschungstradition des Instituts und seiner Vorgängereinrichtungen, den Entwicklungsbedingungen eines spezifischen Typus von Regionen, ihrer sozialen und wirtschaftlichen Strukturen und deren Charakteristika besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Wir gehen dabei davon aus, dass maritime Wirtschaftssektoren, Küstenregionen, Hafenstädte aktuell gravierende ökonomische, soziale, räumliche und ökologische Umbrüche erfahren, deren Ergebnisse - zumal in ihrem Zusammenwirken – (noch) nicht absehbar sind. Insbesondere die Auswirkungen von Globalisierungsprozessen und Klimawandel ebenso wie technologische Fortschritte bei vielfältigen Nutzungen der Meere und der Küstenregionen lassen neue Herausforderungen erwarten, zu deren Bewältigung die Beschreibung und Analyse dieser Prozesse ebenso beitragen kann wie zur Identifizierung und Wahrnehmung neuer Chancen und Entwicklungspotentiale.

Globalisierung und Strukturwandel

Von den Wirtschaftsformen bis zur Ausbildung spezifischer Mentalitäten und Kulturformen spiegeln gesellschaftliche Strukturen und ihre Funktionen die Auseinandersetzung mit natürlichen, geographischen und klimatischen Bedingungen wider. Um Chancen optimal zu nutzen und Risiken zu minimieren, haben sich an den Küsten in jeder Epoche spezifische Siedlungs-, Wirtschafts- und soziale Organisationsformen (z.B. Hafenstädte, Kaufmannsgesellschaften, spezialisierte Produktions- und Verarbeitungsindustrien, Dienstleistungsfunktionen oder Institutionen wie z.B. Hafenverwaltungen, Seenotrettungs- oder Deichverbände) herausgebildet. Einer Argumentation von Sloterdijk (Sloterdijk 2006) folgend, waren etwa Hafenstädte die ersten „Standorte“ der Geschichte, weil hier zuerst die Entdeckung und Beherrschung glo-

¹ Der folgende Text wurde von André Holtrup und Günter Warsewa verfasst; er ist jedoch Ergebnis eines internen Diskussionsprozesses, an dem die Mitglieder des Instituts Arbeit und Wirtschaft in vielfältiger und intensiver Weise beteiligt waren. Insofern gilt der Dank der Autoren den Kolleg/inn/en des IAW für eine produktive Diskussion und viele hilfreiche Hinweise und Kommentare.

baler Transportwege in gewinnbringende Wirtschaftstätigkeit übersetzt wurde. Die exklusive Spezialisierung auf all jene Funktionen, die Fernhandel, Seefahrt und die Ausbeutung maritimer Ressourcen ermöglichten, charakterisierte die „maritimen Strukturen“ und war über Jahrhunderte die Grundlage für deren Entwicklung und für ihre wirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung.

Während also gerade Küstenregionen, Hafenstädte und maritime Wirtschaft schon immer auf Funktionen spezialisiert waren, die zu den am stärksten globalisierten bzw. internationalisierten gehörten und gerade davon profitierten, scheint dieses Entwicklungsmodell mit der rasanten Verallgemeinerung von Globalisierungsprozessen im Verlauf der letzten Dekaden in den westlichen, industrialisierten Weltregionen nicht mehr oder nur noch eingeschränkt tragfähig zu sein. Mit der anhaltenden Globalisierung wirtschaftlicher, politischer, sozialer und kultureller Aktivitäten, die sich in wachsender internationaler Standortkonkurrenz, dem Trend zu einer großräumigen, weltweiten Arbeitsteilung, in hoher räumlicher Flexibilität von Realkapital und Wissen sowie in der Entstehung weltweiter, von einander unabhängiger Netze aus Güter-, Kapital-, Informations- und Menschenströmen ausdrückt, verändern sich auch die Entwicklungsbedingungen für maritime Strukturen nachhaltig. In dem Maße, in dem politische, soziale, geographische oder zeitliche Schranken für alle Arten von Aktivitäten und Beziehungen ihre hergebrachten Wirkungen verlieren, scheint eine Entkoppelung jener Funktionen stattzufinden, die bislang in den Küstenregionen und maritimen Wirtschaftssektoren der westlichen Industriegesellschaften gebündelt wurden. Mit anderen Worten: Internet und Echtzeitkommunikation, alternative Transportmittel und -wege, Verlagerungen von Handelsströmen, konkurrierende Standorte in vielen anderen Weltregionen bewirken einen enormen Anpassungsdruck auf die maritimen Strukturen, der um so stärker wirkt, je ausgeprägter die Spezialisierung dieser Strukturen und die Exklusivität ihrer Funktionen waren.

Vor diesem Hintergrund werden zum einen das Ausmaß der Strukturwandelkrise und zum anderen deren regional und branchenmäßig unterschiedliche Ausprägungen verständlich, die überall in den westlichen Industriegesellschaften (und mittlerweile auch darüber hinaus in allen traditionellen Industriegesellschaften) während der 1980er und 1990er Jahre zu beobachten waren. Gleichzeitig eröffnen die aktuellen Strukturwandelprozesse freilich auch neue Chancen und Entwicklungspotentiale sowohl für die maritimen Wirtschaftssektoren als auch für maritime Städte und Regionen, die in den jeweiligen Erneuerungsdynamiken auf je unterschiedliche Weise genutzt werden.

Trotz des sich in der westlichen Welt vollziehenden Epochenwechsels von der Industrie- zur Dienstleistungs- und Informationsgesellschaft bleiben natürliche Ressourcen und Umgebungen wichtige Einflussgrößen und Voraussetzungen. Es deutet sich daher eine neue Phase in der Nutzung der Meere an, die den maritimen Strukturen zu neuer Bedeutung verhelfen könnte: So spricht etwa die EU-Kommission in ihrem Grünbuch zur europäischen Meerpolitik von einer neuen und besonderen Bedeutung der Ozeane und der maritimen Aktivitäten, deren Regulierung nicht zuletzt eine moderne, integrative Meerpolitik erfordere. Diese und andere Bemühungen auf allen Ebenen der internationalen und nationalen Politik tragen u.a. dem Umstand Rechnung, dass zunehmend neue Nutzungen maritimer Ressourcen (Energiegewinnung, Rohstoffgewinnung, Tourismus, Lebensmittelproduktion etc.) entwickelt werden. Neue Regulierungen erscheinen vor allem deshalb notwendig, weil die Entwicklung solcher neuer Nutzungen oftmals in Konkurrenz zu jenen traditionellen Nutzungen der Meere steht, die vermehrt zu Risiken (Verschmutzung, Überdüngung, Überfischung etc.) werden und von denen die postindustriellen Gesellschaften nur noch begrenzt profitieren. Nach wie vor sind die Küstenregionen diejenigen Orte, an denen sich diese Konkurrenzen unmittelbar auf die Lebens- und Arbeitsbedingungen auswirken. Beides - die Bewältigung von Hinterlassenschaften der Industriegesellschaft und die Nutzung neuer Chancen durch den Aufbau entsprechender Forschungs- und Produktionskapazitäten – eröffnet freilich auch zahlreiche Innovationsfelder, die vor allem in den Küstenregionen zum Aufbau neuer Wirtschaftssektoren führen können. Hinzu kommen schließlich als Hypothek der industriegesellschaftlichen Wirtschafts- und Lebensweise die globalen Klimaveränderungen, die in den Küstenregionen besonders dramatische Folgen erwarten lassen. Um diese Folgen zivilisations- und sozialverträglich zu halten, werden in den betreffenden Regionen umfangreiche Anpassungsbemühungen erforderlich sein; sie bieten aber auch zahlreiche neue Entwicklungspotentiale.

Erneuerung zwischen Eigensinn und Anpassung

Dieser grob skizzierten Dynamik unterliegen alle maritimen Strukturen - Küstenregionen, Hafenstädte, maritime Wirtschaft sowie daran anschließende soziale und kulturelle Charakteristika - in den postfordistischen Gesellschaften. Dennoch lassen sich die jeweils konkreten Strukturwandelprozesse der letzten drei Dekaden keineswegs einfach und umstandslos als - mehr oder weniger gleichgerichtete - Anpassungspro-

zesse an globale Megatrends interpretieren. Tatsächlich folgen die gravierenden Veränderungen auf nationaler oder regionaler Ebene, in ganzen Wirtschaftsbranchen oder Unternehmen deutlich unterscheidbaren Adaptionspfaden, in denen sich je spezifische Entwicklungsbedingungen mit allgemeinen, globalen Anpassungserfordernissen mischen (Camagni 2003; Castells 2001, 2002; Porter 2000, 2001; Robertson 1995, Straubhaar 1999). Die daraus resultierenden Entwicklungsprozesse umfassen zahlreiche Widersprüchlichkeiten, Ungleichzeitigkeiten, z.T. sogar Paradoxien. Dies gilt auch für die spezifische Dynamik maritimer Strukturen: Die konkreten, bereichs- und regionalspezifischen Ausprägungen von Strukturwandelprozessen umfassen hier z.B. den gleichzeitigen Ab- und Ausbau von Hafenskapazitäten, den Ausbau und die Konzentration von Umschlagskapazitäten bei gleichzeitigem Verlust ehemals enger Bindungen an Region und regionale Regulierung, die Verlagerung von Produktionskapazitäten neben erfolgreicher Spezialisierung am Standort oder verschärfte Konkurrenzen in den maritimen Wirtschaftsbranchen bei gleichzeitiger Intensivierung von Integration und Kooperation sowie andere ähnlich widersprüchliche Trends.

Obwohl es zu den Bedingungen erfolgreicher Anpassung an die generellen Trends und Dynamiken der Globalisierung mittlerweile eine große Zahl von Studien und Befunden gibt, bleibt die Analyse und Erklärung der Modernisierungspfade einzelner konkreter Regionen oder Wirtschaftsbranchen eine Aufgabe für empirische Arbeiten. Eine zentrale Fragestellung für Längsschnitt- oder (komparative) Querschnittsanalysen betrifft dabei die Freiheitsgrade, Handlungsspielräume und –optionen der diversen Akteure in wirtschaftlichen und regionalen Entwicklungsprozessen. Zahlreiche einschlägige Forschungsergebnisse demonstrieren, dass die Struktur der Anpassungs- und Modernisierungsprozesse, ihre Richtung und ihre Geschwindigkeit keineswegs in erster Linie eine Funktion aktueller politischer Ziele und intentionaler Entscheidungen darstellen. Stattdessen erweist sich regionale Entwicklung in vielfacher Hinsicht als determiniert durch vorgängige interne Bedingungen, wie z.B. materielle/physische Gegebenheiten, gebaute Infrastrukturen und vorhandene Produktionskapazitäten, aber etwa auch soziale Beziehungsgefüge, institutionelle Arrangements oder kulturelle Eigenheiten, die die Bandbreite der tatsächlich verfügbaren Optionen begrenzen.

Daneben müssen freilich auch die relevanten externen Bedingungen und ihre internen Auswirkungen Berücksichtigung finden. So ist die regionale oder lokale Ebene immer eingebettet in nationale Wirtschafts-, Sozial-, Politik- und Rechtssysteme, in entsprechende institutionelle Arrangements, Regeln und Regulierungsmechanismen,

soziale und kulturelle Zielsysteme, Normen und Wertvorstellungen, die ihrerseits grob zusammengefasst als "Gesellschaftsmodell" in mannigfaltiger Weise Entwicklungsoptionen befördern oder beschränken. Die vielen Facetten eines "Gesellschaftsmodells" zu erfassen und in ihren Wechselwirkungen mit räumlichen oder wirtschaftlichen Entwicklungsprozessen vollständig abzubilden, ist selbstverständlich kaum möglich; dennoch existieren – z.B. mit den "Three Worlds of Welfare Capitalism" (Esping-Andersen 1990) oder den "Varieties of Capitalism" (Hall/Soskice 2001; Gingerich/Hall 2004) – brauchbare Annäherungen, die die Komplexität unterschiedlicher Gesellschaftsmodelle einer systematischen Analyse zugänglich machen (siehe Holtrup/Warsewa 2008).

Auf Grundlage dieser dauerhaften, langfristig wirksamen Entwicklungsbedingungen ist es durchaus möglich, für spezifische Regionen, Städte oder auch Unternehmen und Wirtschaftszweige Pfadabhängigkeiten zu identifizieren, die gleichsam einen spezifischen Korridor aus der Vergangenheit in die Zukunft markieren. Dieser Korridor bezeichnet gleichzeitig die Grenzen, innerhalb derer Steuerungsmechanismen und (politische) Institutionen auf lokaler Ebene auf die Entwicklung einwirken können. Dennoch lassen sich immer wieder Fälle beobachten, in denen keine geradlinigen oder zumindest regelmäßigen, trajektorischen Entwicklungsprozesse, sondern stattdessen Sprünge oder auch unregelmäßige Dynamiken ablaufen, die sich gerade nicht als Pfadabhängigkeiten aufgrund interner oder externer Stabilisierungsfaktoren erklären lassen.

Der hohe Anpassungs- und Modernisierungsdruck, der auf den maritimen Strukturen lastet, kann also in einzelnen Bereichen ganz unterschiedlich aufgenommen und verarbeitet werden, wobei sich die resultierenden Entwicklungsdynamiken immer aus den Wechselwirkungen von Stabilität und Flexibilität sowie von eigener Gestaltung und erzwungener Anpassung ergeben. Lokale bzw. regionale Entwicklungspfade sind also selten reine Anpassungen an die Dynamik der Globalisierung; in vielen Fällen sind sie gleichzeitig auch als Ausdruck einer gewissen Autonomie zu interpretieren, die die Diversität von regionalen oder branchenmäßigen Entwicklungsbedingungen reproduziert. Autonomie und Individualität können sich schließlich in dem Maße behaupten und entfalten, in dem sie zur Schaffung jener lokalen Anwesenheitszusammenhänge, Rückbettungen (Giddens 1996) und Vernetzungen beitragen (Lokalisierung), die unter verallgemeinerten Globalisierungsbedingungen die Erneuerung und Diversifizierung ehemals exklusiver und hochspezialisierter Funktionen erst ermöglichen.

Wie und auf welche Weise sich Küstenregionen, Hafenstädte, Branchen und Unternehmen der maritimen Wirtschaftssektoren unter diesen Bedingungen entwickeln, welche Handlungsoptionen sich den beteiligten Akteuren dabei eröffnen und welche Mischungen aus traditionellen Strukturen, „zukunftsfähig“ modernisierten Spezialisierungen und diversifizierten Funktionen entstehen, ist mithin die generelle Fragestellung, die sich mit dem Leitthema „Wandel maritimer Strukturen“ verbindet. Für die zukünftigen Forschungsarbeiten am IAW stellt sich dabei die empirische wie theoretische Herausforderung, die Entwicklung maritimer Strukturen zwischen Globalisierung und Lokalisierung sowie zwischen Pfadabhängigkeiten und grundlegenden Strukturbrüchen zu analysieren.

2. Aktuelle und zukünftige Forschungsfelder

2.1 Strukturwandel der maritimen Wirtschaft

Unternehmen stehen heute unter einem deutlich verschärften Wettbewerbsdruck, der durch radikalisierte Renditeansprüche von Eigentümern oder Anteilseignern, steigende Kosten-, Service- und Flexibilitätserwartungen von Kunden sowie der tendenziell weltweiten Verfügbarkeit von Produktionsmitteln und Ressourcen hervorgerufen wird. Innovationsfähigkeit wird unter diesen Voraussetzungen zur wichtigsten Facette von Wettbewerbsfähigkeit, wenngleich Preis- und Qualitätskonkurrenz nach wie vor von erheblicher Bedeutung bleiben. Folge dieses Wettbewerbs ist eine globale Reallokation von Standorten und die Restrukturierung von Wertschöpfungsketten. Wie in vielen anderen Branchen auch ist im maritimen Sektor festzustellen, dass vor allem die Massenproduktion von Standardgütern in Länder mit kostengünstigeren Lohnniveaus verlagert wird. Die meisten Standardschiffe etwa werden derzeit in Asien produziert, während sich deutsche Werften recht erfolgreich im Spezialschiffbau behaupten können (Ludwig/Tholen 2007a). Ähnliche Entwicklungen sind in der Fisch- und Lebensmittelverarbeitung zu beobachten (Rippe u.a. 2007). Allerdings gehören auch im Bereich der maritimen Wirtschaft keineswegs alle Betriebe und Produktionsfunktionen zu jenen „footloose industries“, die – zumindest tendenziell ohne weiteres ins Ausland verlagert werden können. Vor allem komplexe Produktionsprozesse, in denen qualitativ hochwertige Güter erzeugt werden, sind bislang nur selten verlagert worden (Kädtler 2004). In vielen Fällen wird hingegen mit einer ganzen Palette verschiedener Maßnahmen (Outsourcing, der Neujustierung von Zuliefererbeziehungen

oder einer Flexibilisierung von Beschäftigungsformen) operiert, um Kosten- und Qualitätsvorteile am hiesigen Standort zu realisieren. Einer der traditionellen Kernsektoren der maritimen Wirtschaft, der Schiffbau, steht dafür als typisches Beispiel:

Nach einem starken Rückgang in der Deindustrialisierungsphase der 1980er und 90er Jahre erlebt die Branche zur Zeit eine historische Boomphase: Die Auftragslage sichert den wichtigsten Handelsschiffswerften der Welt Arbeit für die nächsten 5 bis 6 Jahre; im Jahr 2007 wurden weltweit soviel Schiffe bzw. soviel Tonnage geordert wie nie zuvor und bis heute haben sich die Prognosen bzgl. drohender Angebotsüberhänge durch den Aufbau neuer Produktionsanlagen/-kapazitäten vor allem in Asien nicht bewahrheitet. Die Nachfrage übertrifft immer noch das Angebot. Unter diesen Voraussetzungen konnte die verbliebene deutsche Schiffbauindustrie trotz steigender Kapazitäten und wachsender Marktanteile neu entstehender Schiffbauindustrien (z.B. in China, Vietnam, Philippinen, Indonesien, Indien und Russland) ihre Position im Weltschiffbau bewahren und die Beschäftigtenzahl stabil halten.

Trotz der derzeitigen Stabilisierung weisen u.a. die vom IAW vorgelegten Studien darauf hin, dass insbesondere Forschung und Entwicklung, Personalmanagement und Produktionsplanung Handlungsfelder mit einem hohen Modernisierungsbedarf im Schiffbau sind. Insofern läge in der Zukunft eine Abkehr von staatlich-industriepolitischen Strategien zugunsten einer deutlicheren unternehmensinternen Konzentration auf Innovation und Kompetenzerhalt bzw. -ausbau nahe. Zu diesem Zweck erscheint es sinnvoll, die vorhandenen Ansätze für eine engere Kooperation innerhalb der Branche als Ausgangspunkt für Initiativen zu nehmen, die Intensität der Zusammenarbeit zu stärken und neuartige Formen der Kooperation zu entwickeln.

Verstärkte Kooperationen und Netzwerkbildung deuten sich auch dort an, wo die Erfahrungen der Konversionsinitiativen der 1980er bzw. 1990er Jahre in weiteren Diversifizierungsbemühungen aufgenommen und fortgeführt werden. Damals ging es im Schiffbau vor allem darum, die Abhängigkeit von staatlichen Rüstungsaufträgen dadurch zu reduzieren, dass neue Produkte für zivile Märkte entwickelt werden sollten. Nur wenige Werften verfolgen freilich aktuell ähnliche Diversifikationsstrategien; die Mehrzahl ist strategisch darauf ausgerichtet, ihre Produkte zu optimieren und die Preisnachteile gegenüber den asiatischen Wettbewerbern durch fortschrittlichere Technologien auszugleichen.

In beiden Fällen scheinen aber die Stärkung von Innovationskraft und die Vernetzung mit anderen Kooperationspartnern entscheidende Parameter der Unternehmensent-

wicklung zu sein. Eine erfolgreiche Produktdiversifikation im Werftenbereich ist z.B. die Entwicklung von spezialisierten Anwendungen der CFK/GFK-Technologie. Mit der Weiterentwicklung dieser Technologie aus dem Yachtbau ist es einigen Werften gelungen, auch in den Automobilzulieferermarkt bzw. in die Herstellung von Rotorblättern für Windkraftanlagen einzusteigen und somit ihre Abhängigkeit vom Schiffbau zu verringern. Wenn auch diese Strategie nicht generell für die gesamte Industrie in Frage kommt, so bleibt doch zu fragen, für welche Akteure dieser Weg eine Option darstellt und unter welchen Bedingungen innovative Produkte entwickelt und neue Marktzugänge erschlossen werden können.

Neben dem Schiffbau waren von der Strukturkrise der 80er und 90er Jahre auch die anderen Branchen und Wirtschaftszweige der traditionellen maritimen Wirtschaft, die Hafenvirtschaft und die breite Palette aller Arten von Logistikleistungen, die kolonialwaren- und lebensmittelverarbeitenden Folgeindustrien (Verarbeitung von Kaffee, Schokolade, Tee, Bier, Tabak, Wolle etc.) und jene verarbeitenden Industrien, die in hohem Maße auf günstige Transportkosten angewiesen waren und dafür die Zugänge zu den see- und landseitigen Wasserstraßen nutzten (zunächst z.B. Getreidemühlen, später dann Ölraffinerien, Stahlwerke, Kraftwerke, Grundstoff- und chemische Industrie), hart betroffen.

Insofern war (und ist in Teilen) die Krise der traditionellen maritimen Kernsektoren auch eine Krise der betreffenden Regionen (gewesen). Dies galt in besonderem Maße für Ostdeutschland, d.h. Mecklenburg-Vorpommern, wo die Schiffbauindustrie nach dem Jahr 1990 gravierende Umbrüche verkraften musste. Während sich die Zahl der Werftbeschäftigten dort auf ein Fünftel gegenüber der Vorwendezeit verringert hatte, wurden dort gleichzeitig hochmoderne Produktionsanlagen installiert, welche die ostdeutschen Werften zu den heute europaweit führenden Handelsschiffswerften machten. Zeitweilig als 3-D-Industrie (dirty, difficult and dangerous) diffamiert, hat sich die Werftindustrie damit bis heute zu einer global wettbewerbsfähigen Industrie entwickelt, von der gleichzeitig neue Impulse für die Regionen ausgehen, denn im Umfeld dieser „Werftkerne“ haben sich weitere moderne maritime Industrien angesiedelt – u.a. Hersteller von Windkraftanlagen. Welche Bedingungen zu dieser Entwicklung geführt haben, welche Faktoren die Entstehung von maritimen regionalen Clustern begünstigen und insbesondere welchen Anteil bestimmte industriepolitische Strategien und Maßnahmen daran haben, ist bislang nicht hinreichend geklärt. Insbesondere unter dem Governance-Aspekt liegt hier ein Ausgangspunkt für Forschungsarbeiten, die den unterschiedlichen Wirkungsweisen und Zielerreichungs-

graden von industriepolitischen Strategien und Maßnahmen für den maritimen Sektor nachgehen.

Nach wie vor sind noch viele Unternehmen traditioneller maritimer Branchen mit ihren Unternehmenszentralen funktional am Standort eingebunden und kulturell an ihre Entstehungsstandorte gebunden; das operative Geschäft hat jedoch mit der fortschreitenden Entgrenzung der Märkte vielfach ein globales Ausmaß erreicht und sich weitgehend vom ursprünglichen Standort entfernt. Arbeitsintensive, an stoffliche Elemente gebundene Prozesse in Produktion und Logistik sind hier durch Aufgabe, Automatisierung, Verlagerung oder Outsourcing nur noch in untergeordnetem Maße Bestandteil des gesamten Wertschöpfungsprozesses. Gleichwohl entwickeln sich die traditionellen Standorte zu neuen Knoten von maritim orientierten Dienstleistungen, weil sich hier entsprechende Headquarterfunktionen und unternehmensnahe Dienstleistungen (z.B. Hafenbetreiber, Reederei- und Speditionssitze, spezialisierte Versicherungs-, Finanz-, Logistik- und Rechtsdienste, Handelshäuser, Schiffsmakler etc.) gegenseitig stützen, indem sie überregional operierende Netzwerke ausbilden.

Um diese Steuerungs-, Kontroll-, Kommunikations-, Informationsfunktionen erfüllen zu können (z.B. die Kontrolle über weltweite Logistikketten und global verteilte Produktionskapazitäten) ist eine hochleistungsfähige Infrastruktur für die Verarbeitung und Generierung von Wissen erforderlich, spezialisiert auf die besonderen Anforderungen und Bedingungen der maritimen Wirtschaft. Insofern besteht ein wesentlicher Teil der Erneuerung der maritimen Strukturen in ihrer Ergänzung durch entsprechende Wissensinfrastrukturen und Qualifikationskapazitäten (Universitäten, Forschungsinstitute für innovative Produktion und Logistik; Technologieentwicklung, Hafenschulen etc.). Gleichzeitig dienen diese Kapazitäten auch dem Ausbau von Innovationsfähigkeiten in den betreffenden Wirtschaftssektoren.

Dieser Prozess macht eine intensiviertere Kooperation zwischen Wirtschaft und Wissenschaft unerlässlich und trägt so zu weiteren Formen der Netzwerkbildung bei. In ähnlicher Weise wirken sich auch weitere Prozesse aus, so etwa der Rückzug staatlicher Einrichtungen aus ihren herkömmlichen Steuerungs- und Regulierungsfunktionen. Am Beispiel der Hafenwirtschaft in vielen europäischen Ländern lässt sich zeigen, dass der Verlust von staatlichen Koordinierungsleistungen häufig durch die Bildung von Netzwerken und regionalen Clustern ausgeglichen wird.

Während also alte maritime Wirtschaftszweige sich an ihren herkömmlichen Standorten entweder nur im Zuge erheblicher Schrumpfungsprozesse stabilisieren konnten

(z.B. Schiffbau, Fisch- und Lebensmittelverarbeitung) oder einen tief greifenden Wandel durchleben (Häfen und Logistik), entwickeln sich neue maritime Industrien und Dienstleistungen, deren Potentiale zwar nicht exakt prognostiziert werden können, aber dennoch viel versprechend sind. Zu den letzteren zählen der Bereich der regenerativen Energien (z.B. Onshore- und Offshore-Windenergie) und die maritime Wissenschaft. Sie stehen exemplarisch für die Modernisierung maritimer Wirtschaft, die sich darüber hinaus aber z.B. auch auf die Entwicklung eines maritim orientierten Freizeit-, Kultur- und Tourismussektors erstreckt. Aufbauend auf traditionellen Strukturen und Stärken bietet diese Entwicklung für maritime Städte und Regionen die Möglichkeit, den langjährig anhaltenden Verlust von Wirtschaftskraft und Arbeitsplätzen in den traditionellen Kernsektoren maritimer Produktion zu bremsen, auszugleichen oder gar umzukehren.

Die Art und die Geschwindigkeit dieser Strukturwandelprozesse dürften freilich in erheblichem Ausmaß von ihrer politischen und institutionellen Flankierung sowie von einem begleitenden Wandel kultureller Identitäten, gemeinsamer lokaler Konventionen, Werte und Mentalitäten abhängen. In Analogie zu der These vom „nationalen Wettbewerbsstaat“ (Hirsch 1995) könnte auch für die regionale oder lokale Ebene die globalisierungsbedingte Ausrichtung aller gesellschaftlichen Bereiche auf das Ziel einer ökonomisch-funktional definierten Wettbewerbsfähigkeit vermutet werden. Dem stehen jedoch deutlich erkennbare Unterschiede und Eigenheiten in der Entwicklung der maritimen Wirtschaft und den Trajektorien der verschiedenen maritimen Regionen entgegen. Insofern ist es nicht zuletzt eine wichtige Frage, wie die institutionellen Arrangements und Politiken (etwa im Bereich Bildung und Wissenschaft, Wirtschaftsförderung, Verkehr etc.) sich auf derartige Zusammenhänge auswirken, welche neuen Formen der Steuerung, Regulierung und Koordinierung von wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Prozessen sich dabei etablieren und wie diese ihrerseits auf die jeweiligen Entwicklungsprozesse zurückwirken.

2.2 Arbeits- und Beschäftigungsstrukturen und Governance von Arbeit

Mit dem umfassenden Wandel in Wirtschaft und Gesellschaft verändern sich auch die Bedingungen, unter denen Arbeit angeboten und nachgefragt wird, unter denen sie geleistet, organisiert und reguliert wird. Neue Anforderungen an Unternehmen und Arbeitskräfte ergeben sich aus der voranschreitenden Entwicklung zur Wissens-

gesellschaft, der zunehmenden Bedeutung von Dienstleistungsarbeit, dem anhaltenden Trend zur Akademisierung vieler Tätigkeiten, aber auch aus den sozialen, sozialstrukturellen und demographischen Entwicklungen der letzten Dekaden. Wie in vielen anderen ökonomischen Sektoren treffen diese gesellschaftlichen Megatrends in den neuen und alten Branchen und Bereichen der maritimen Wirtschaft auf spezifisch gewachsene Strukturen und Bedingungen. Branchenspezifische Entwicklungsbedingungen der Unternehmen und Betriebe, regionale Besonderheiten des Arbeitsmarktes, tradierte Branchenkulturen usw. müssen berücksichtigt werden, wenn der nach wie vor sich vollziehende Strukturwandel maritimer Wirtschaft und Arbeit erfolgreich gestaltet werden soll. Wissenschaftliche Expertise ist in diesem Prozess hinsichtlich der bestehenden und zukünftig zu erwartenden Arbeitskraft- und Qualifizierungsbedarfe unerlässlich. Zugleich stellen sich freilich auch wesentlich weitergehende Fragen nach den spezifischen Ausprägungen der tief greifenden allgemeinen Veränderungen von Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen sowie ihrer Regulierung im Segment der maritimen Wirtschaft.

Modernisierung von Arbeit und Arbeitsprozessen

Erfolge oder Misserfolge von Unternehmen sind zunehmend von ihrer Innovationsfähigkeit abhängig. Wissen und Wissensmanagement in Betrieben und Unternehmensnetzwerken spielen deshalb eine zentrale Rolle. Bessere Berufs- und Hochschulausbildung und ständige Wissensanpassungen im Modus lebenslangen Lernens gelten unter diesen Bedingungen als eine Grundvoraussetzung, die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen, aber auch einzelner Arbeitskräfte zu sichern und zu verbessern.

In industriellen Bereichen, etwa dem Schiffbau oder der Fertigung und Montage von Windenergieanlagen, gewinnen beispielsweise neue Werkstoffe schnell an Bedeutung. Metall wird an vielen Stellen durch Kohlefaserverbundstoffe substituiert. Zugleich verlangen neue Umgebungen (etwa bei der Montage von Offshore-Windenergieanlagen) nach intelligenten Lösungen oder es werden neue Techniken und Verfahren (z.B. Pulver-Schweißverfahren) in der Produktion zur Anwendung gebracht. All dies erfordert neues Wissen und neue Fertigkeiten von Mitarbeitern, die durch effiziente Qualifizierungsmaßnahmen gewonnen und bereitgestellt werden können (vgl. Hammer/Röhrig 2004, 2005).

Dienstleistungsfunktionen sind insbesondere in den maritimen Branchen von einer ausgeprägten Vernetzung gekennzeichnet. Durch Restrukturierung von Wertschöpfungsketten, Outsourcing etc. werden höhere Anforderungen an die Kontrolle von Logistikketten, die Beherrschung von Netzwerkbeziehungen, von verteiltem Wissen und Ressourcen oder von Teilbeiträgen unterschiedlicher Produktions- und Dienstleistungspartner gestellt. Organisations- und Managementfähigkeiten, EDV-Kompetenzen und Fremdsprachenkenntnisse werden nicht nur, aber in besonders exponierter Weise, bei Mitarbeitern in der Hafen- und Logistikbranche zu einer notwendigen Bedingung (vgl. Dorn u.a. 2002).

Der ökonomische Strukturwandel wird darüber hinaus von einem Funktionswandel und einer Neukontextualisierung von Tätigkeiten begleitet. Überkommene Qualifikationen, Fertigkeiten und Berufsbilder gehen zwar mit den traditionellen Produktionsweisen verloren, erweisen sich aber von ihren ursprünglichen Zwecken abgelöst und aufgrund ihrer starken kulturellen Verwurzelung häufig als fundamentale Elemente einer modernen Tourismus-, Freizeit- und Kulturökonomie, die sich – unter anderem dadurch - als ein neuer und wachsender Bereich der maritimen Wirtschaft etabliert.

In der maritimen Wirtschaft führen diese Entwicklungen zu spezifischen Anforderungen an die beteiligten Unternehmen, Kommunen und Regionen wie auch Bildungs- und Ausbildungsinstitutionen. Weder das duale System der Ausbildung und beruflichen Qualifikation in Deutschland, dessen einstmalige hohe Effizienz ohnehin noch nie für die maritime Wirtschaft galt, noch die spezifischen Ausbildungskapazitäten für Hochqualifizierte in maritimen Produktions- und Dienstleistungsbereichen entsprechen aktuellen und zukünftigen Erfordernissen. In welcher Weise sich die betreffenden institutionellen Arrangements anpassen bzw. modernisieren lassen, ist eine wesentliche, die Entwicklungsbedingungen maritimer Regionen und Wirtschaftssektoren betreffende Frage.

Arbeitskräfteentwicklung, Qualifizierungsbedarfe und Beschäftigungsformen

Das Normalarbeitsverhältnis büßt seit den 1980er Jahren kontinuierlich an quantitativer Bedeutung ein (vgl. Alda 2005). Neben Teilzeitbeschäftigung breiten sich vor allem Befristungen, Arbeitsverhältnisse bei Zeitarbeitsunternehmen, geringfügige Beschäftigungsverhältnisse, freie Mitarbeit oder Werkvertragsbeziehungen aus. Diese „atypischen Beschäftigungsformen“ werden von Betrieben genutzt, um flexibel auf Nachfrageschwankungen oder durch Krankheit, Urlaub, Elternzeit etc. hervorgerufe-

ne Engpässe in der Personaldecke reagieren zu können. Während sie für die betroffenen Arbeitskräfte oftmals einen prekären Erwerbsstatus mit sich bringen, stabilisieren sie gleichzeitig die Beschäftigungssituation der verbleibenden Kernbelegschaften, da im Krisenfall zuerst die Randbelegschaften abgebaut werden (Bockmann/Hagen 2001).

Die am IAW seit Jahren durchgeführten Studien zum deutschen Schiffbau belegen, dass auch im Sektor der maritimen Wirtschaft zunehmend von unsicheren Beschäftigungsformen Gebrauch gemacht wird (Ludwig/Tholen 2007b). Sie deuten aber auch auf Funktionsdefizite hin, die aus der bisherigen betrieblichen Nutzung resultieren: die Arbeit von kurzfristig eingesetzten Mitarbeitern ohne betriebsspezifische Kenntnisse wird häufig den betrieblichen Qualitätsanforderungen nicht gerecht und kann damit als Störgröße von zeitlichen Ablaufplänen wirken. Neben einem branchen- oder sektorspezifischen Monitoring der Entwicklung von Beschäftigungsformen, das über Art, Ausmaß und Entwicklung prekärer oder zumindest vom Normalarbeitsverhältnis abweichender Beschäftigung im Bereich maritimer Wirtschaft Auskunft gibt, sind daher detaillierte Funktionsanalysen zum betrieblichen Umgang mit personalwirtschaftlichen Flexibilitätsanforderungen von wissenschaftlicher und praktischer Relevanz. Eine bereits laufende Machbarkeitsstudie zu einem Arbeitskräftepool im deutschen Schiffbau verweist auf das Interesse von betrieblichen Akteuren und überbetrieblichen Verbänden, die zum Erhalt der Schiffbauindustrie erforderlichen Fachkräfte und Kernkompetenzen unabhängig von branchenspezifischen konjunkturellen Schwankungen für die Industrie zu sichern.

In vielen Bereichen der maritimen Wirtschaft galt traditionell körperliche Leistungsfähigkeit als die primäre Qualifikation von Beschäftigten, die durch jeweils tätigkeitspezifische Anlernprozesse ergänzt wurde. Im Schiffbau und vor allem in der Hafengewirtschaft überwog schwere, körperlich verschleißende Arbeit. Muskelkraft musste daher, so die Anforderung an den regionalen Arbeitsmarkt, möglichst flexibel und in ausreichender Menge zur Verfügung stehen. Doch das ist Vergangenheit. Körperliche Belastbarkeit reicht schon lange nicht mehr aus, um den Erfordernissen des Arbeitsmarkts gerecht zu werden. Wie in vielen anderen Wirtschaftszweigen befinden sich auch in den Betrieben der maritimen Wirtschaft einfache Tätigkeiten auf dem Rückzug, während nunmehr eine breite Basis allgemeinen Grundwissens verbunden mit immer mehr Spezialfähigkeiten nachgefragt wird. Angesichts der zunehmend wissensbasierten und vernetzten Arbeitsprozesse werden erhebliche öffentliche und private Anstrengungen zu unternehmen sein, um in Zukunft Unternehmen mit adä-

quaten Qualifikationsportfolios und passenden Qualifizierungsinfrastrukturen in die Region zu holen bzw. an sie zu binden.

Neben dem Strukturwandel, der einen Anstieg von Qualifikationsanforderungen bewirkt, werden Anpassungsleistungen auch aufgrund des demographischen Wandels erforderlich: Aus den vorliegenden Daten und Beobachtungen ist eindeutig zu entnehmen, dass sich in nicht allzu ferner Zukunft der demographische Wandel massiv auf die Arbeitsmärkte auswirken wird. Ab ca. 2020, so die Erkenntnisse zum gesamten Bundesgebiet (Fuchs/Söhnlein 2005), wird das Erwerbspersonenpotential erheblich schrumpfen. Zugleich nimmt der Anteil älterer Menschen und damit auch der älterer Beschäftigter zu. Daraus folgt zum einen, dass sich die Lage auf dem Arbeitsmarkt ab 2020 vermutlich entspannen wird (Schnur/Zika 2007). Gleichwohl ist gegenwärtig zu erkennen, dass diese demographischen Trends zu einem Fachkräftemangel zumindest führen *könnten* (Reinberg/Hummel 2004). Es ist davon auszugehen, dass in Zukunft ein verschärfter Wettbewerb um Arbeitskräfte mit bestimmten Qualifikationsprofilen einsetzt und Standortkonkurrenz in zunehmendem Maße auch über die Verfügbarkeit eines qualifizierten Arbeitskräftepotentials ausgetragen wird. Zum anderen deutet sich schon heute in der Arbeitsgestaltung wie im Gesundheits- und Gefahrenschutz ein Perspektivwechsel an, der stärker darauf orientiert, ältere Arbeitnehmer in die Lage zu versetzen, bis zum gesetzlichen Renteneintrittsalter im Arbeitsleben verbleiben zu können und nicht frühzeitig aufgrund körperlichen Verschleißes in den Ruhestand treten zu müssen (vgl. Bendix u.a. 2007).

Alle Branchen und Regionen müssen sich angesichts einer Problemkonstellation, die also von steigender Qualifikationsnachfrage, gleichzeitigem Fachkräftemangel, alternden Belegschaften und zunehmender Flexibilität des Arbeitseinsatzes geprägt sein wird, rechtzeitig darauf einstellen, ausreichende Qualifizierungsmöglichkeiten und Gestaltungskonzepte zu entwickeln und bereitzustellen. Möglicherweise werden dabei Konzepte entwickelt werden, die an die mittlerweile in den maritimen Branchen schon klassische Kombination von dauerhafter „Normalarbeit“ und prekären Beschäftigungsformen (Leiharbeit, befristete Beschäftigung) anknüpfen. Denkbar werden mit zunehmender Kooperation von Unternehmen in maritimen Netzwerken aber auch betriebs- bzw. unternehmens- und sogar regionsübergreifende Lösungen für den Erhalt und Erwerb von Qualifikationen und die Verstetigung von Beschäftigung, die

bereits vorhandene Modelle² fortentwickeln. Dauerhaft funktionale und effiziente Lösungen für diese Probleme zu finden und umzusetzen, gehört zu den Herausforderungen, die von den maritimen Regionen und Wirtschaftssektoren zu bewältigen sind. Die intensive Beschäftigung mit dem Strukturwandel in der maritimen Wirtschaft ist daher immer auch als Voraussetzung für fundierte regionale Politik- und Wirtschaftsberatung zu verstehen.

Neue Bedingungen für die Entwicklung von Arbeitsbeziehungen

Die allgemeinen Trends in der Entwicklung der kollektiven Arbeitsbeziehungen sind gut erforscht und mittlerweile weit gehend bekannt (vgl. Dombois u.a. 2002; Dombois u.a. 2007). Die im „deutschen Modell der Industriellen Beziehungen“ fest umrissene Arbeitsteilung zwischen überbetrieblichen Tarifverträgen und betriebspezifischer Operationalisierung, zwischen Arbeitgeberverbänden und Gewerkschaften sowie Unternehmensführungen und Betriebsräten verliert zusehends an Bedeutung. Tarifliche Bestimmungen werden differenziert, dezentralisiert und damit zumindest teilweise auf die betriebliche Ebene verlagert. Betriebsräte wachsen dabei in die ambivalente Rolle von Co-Managern, wenn sie einerseits in die Regulierung von Themen einbezogen werden, die bisher allein der Entscheidungshoheit des Managements vorbehalten waren, sie andererseits jedoch häufig weder über entsprechende inhaltliche Kompetenzen noch über geeignete Druck- und Sanktionsmittel verfügen. Neben dem Formwandel des Tarifvertragswesens und der Verbetrieblichung von Arbeitsbeziehungen lässt sich zugleich eine teilweise Individualisierung der Regulierung von Arbeit beobachten. Mitarbeiter werden zunehmend an der Ergebnisverantwortung - partiell auch an der Entwicklung von betrieblichen und persönlichen Zielen und Kennziffern - beteiligt. Sie werden vielfach zu „Arbeitskraftunternehmern“ (Voß/Pongratz 1998).

Wie sich diese allgemeinen Trends konkret ausprägen, ist von vielen Faktoren abhängig. Die Art des betrieblichen Kontextes - typische Tätigkeitsmerkmale, das Qua-

² Zum Beispiel die Organisation des Arbeitskräfteeinsatzes im Hafen durch den Gesamthafenbetrieb in Bremen, der zunehmend auch eine Bedeutung als Träger von zertifizierten Ausbildungen bekommt oder das Konzept von organisierten „Clusterarbeitsmärkten“ [vgl. das Beispiel „maritime workforce pooling“ in Südengland] bzw. Arbeitskräftepools wie es in der Schiffbaubranche in Deutschland zur Zeit diskutiert wird. Andere Beispiele für interessante aktuelle Projekte: port work-Projekt; low level logistics [DEKRA u.a.]; Ausbau der Nautikerschule in Elsfleth in Public-Private-Partnerschaft).

lifikationsniveau von Beschäftigten und Belegschaften, die Größe von Unternehmen, die Position in der Wertschöpfungskette - hat hier ebenso Einfluss wie etwa gewachsene Branchenkulturen. Ein wesentlicher Faktor, der in Zukunft noch wachsendes Gewicht entfalten dürfte, besteht in dem traditionell hohen Grad der Internationalisierung in zahlreichen maritimen Branchen. Während – zumindest bei Schiffen unter deutscher Flagge - die multinationale Vielfalt von Schiffsbesatzungen seit einiger Zeit wieder reduziert wird, entwickelt sich im Schiffbau und im Hafenbetrieb in der Folge der Internationalisierung von Eigentümer- und Kooperationsstrukturen ein enormer Internationalisierungsschub bei den Belegschaftsstrukturen, dessen Auswirkungen auf die Industriellen Beziehungen und die Bedingungen und Möglichkeiten der Interessenvertretung noch nicht absehbar sind.

Obwohl sie sich auch erheblich auf die zukünftige Gesamtentwicklung auswirken dürften, wurden Stand und Entwicklung der Arbeitsbeziehungen in der maritimen Wirtschaft bisher nicht systematisch und aufeinander bezogen erforscht. Offen ist dabei zum einen, ob und in wie weit sich in diesem Multi-Branchen-Cluster spezifisch geprägte Konvergenzen in Sozialpartnerschaft und Arbeitsregulierung erkennen lassen oder ob die jeweils branchenspezifischen Pfadabhängigkeiten überwiegen. Zum anderen ist zu analysieren, welche unterschiedlichen Umgangsweisen in der maritimen Wirtschaft mit ähnlichen, aus dem Strukturwandel resultierenden Anforderungen (z.B. Outsourcing, Einsatz flexibler Beschäftigungsformen, Zielvereinbarungen und Ergebnisverantwortung) festzustellen sind und wie sich diese auf die konkreten Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen von Arbeitnehmern auswirken.

2.3 Wandel der städtischen und regionalen Strukturen

Der kontinuierliche und umfassende Wandel maritimer Strukturen bleibt nicht ohne Konsequenzen für maritime Gebiete als lebensweltlichem Siedlungsraum. Insbesondere dort, wo sich maritim orientierte wirtschaftliche und industrielle Monostrukturen entwickelt hatten, zeitigten Strukturkrise und Deindustrialisierung auch gravierende Folgewirkungen in sozialer, kultureller und räumlicher Hinsicht. Maritime Regionen und Städte stehen deshalb vor der komplexen Aufgabe, traditionell gewachsene Strukturen und Mentalitäten in zukunftsfähige Wirtschafts-, Arbeits- und Lebensräume zu transformieren. Dabei spielt die Entwicklung regionaler maritimer Wertschöpfungsketten und ökonomischer Cluster eine prominente Rolle, zugleich müssen aber auch vielfältige räumliche, soziale, sozialstrukturelle und in Zukunft besonders auch

demographische Veränderungen und Verwerfungen berücksichtigt werden. Der Wandel des globalen Klimas schließlich betrifft küstennahe Lebens- und Siedlungsräume in spezifischer Weise, denen bei der Weiterentwicklung maritimer Stadt- und Regionalstrukturen Rechnung getragen werden muss, um ökonomische und soziale Schäden zu begrenzen.

Maritime Wirtschaft und Stadt- und Regionalstrukturen

Häfen und Schiffbau waren lange Zeit ohne eine darauf bezogene Stadtstruktur undenkbar. Sie waren auf ein üppiges Reservoir einfacher, angelernter Arbeitskräfte, ein dichtes Netz von Abnehmern, Zulieferern, Ausrüstern und sonstigen Dienstleistern, dichte technische und verkehrliche Anschlüsse, eine spezifische Infrastruktur, eine qualifizierte, hoheitliche Fachverwaltung etc. angewiesen – der Typus der Hafenstadt hat sich historisch aus dieser wechselseitigen Abhängigkeit entwickelt. Dieser enge Konnex von maritimer Wirtschaft und maritimen Stadtstrukturen hat sich bis heute mehr und mehr aufgelöst.

Typisches Beispiel für diese Entwicklung ist es, dass seit den 1970er/80er Jahren Häfen europaweit „flussabwärts wandern“. Hafenskapazitäten werden dort ausgeweitet, wo immer größer werdende Seeschiffe problemlos anlanden können. Eher landeinwärts gelegene Anlagen werden entsprechend weniger genutzt. Diese Reaktionen der Hafen- und Umschlagsfunktion auf zahlreiche technische und wirtschaftliche Entwicklungen lässt das Verhältnis von Stadt zu Hafen - vor allem in den westlichen, industrialisierten Ländern - zunehmend problematisch und konfliktuell werden: Expansive Flächenbedarfe der Umschlagsbetriebe können in den innerstädtischen Arealen nicht mehr befriedigt werden; Güterbewegungen, Lärm- und Geruchsemissionen sorgen für ständige Konflikte; Ausbau- und Modernisierungsinvestitionen verschlingen riesige Summen aus öffentlichen Haushalten, während auf der anderen Seite Steuereinnahmen, Unternehmensgewinne, Arbeitsplatzzahlen zurückgehen (Warsewa 2004). Kurz: Die umgebende Stadt wird zunehmend zu einem Hindernis für einen effizienten Hafenbetrieb, während umgekehrt der Hafen zunehmend zur Belastung für die Stadt wird.

Mit diesen Entwicklungen verbinden sich zwei wesentliche Folgewirkungen: Während zum einen die physische Präsenz typisch maritim geprägter Produktionsprozesse an vielen Standorten abnimmt, gewinnen hochwertige Dienstleistungen auch in diesem Bereich an Gewicht. Damit folgen die betreffenden Standorte in maritimer Ausprä-

gung einer allgemeinen Tendenz, bei der erfolgreiche lokale/regionale Entwicklung von den Fähigkeiten und Kapazitäten abhängt, Ströme von hoch spezialisiertem Wissen und weltweite Informationstransfers zu steuern und für Unternehmen nutzbar zu machen sowie davon, alle Arten von Wissen und Informationen zu verarbeiten und zur Herstellung von neuem Wissen beizutragen (Castells 2001, 2002; Kujath 2005). In dem Maße, in dem dies gelingt, bilden sich neue kompetitive Vorteile heraus und bleiben viele der früher als Eckpfeiler der Wirtschaftsstruktur geltenden maritimen Akteure aus der Perspektive von Stadt- und Regionalpolitik weiterhin wichtige Faktoren.

Zum anderen werden riesige innenstadtnah gelegene Areale für alternative Nutzungen frei, während an anderer Stelle, z.B. für die Errichtung neuer Containerterminals, bisher unangetastete Flächen entwickelt und versiegelt werden. Diese tief greifenden Veränderungsprozesse zu organisieren und den Interessenausgleich zwischen z.B. Anwohnern, Folgenutzern, Umweltschützern und anderen Beteiligten zu koordinieren, stellt hohe Ansprüche an die betreffenden maritimen Städte und Regionen, bietet jedoch auch enorme Chancen, wie die zahlreichen Beispiele von Revitalisierungen brachgefallener Hafensareale in fast allen größeren Hafenstädten demonstrieren (Warsewa 2006). Die jahrelang unter den Erscheinungen und Folgen ihrer Strukturkrise leidenden maritimen Städte und Regionen finden hier wertvolle Ressourcen, deren Nutzung ihnen - im Vergleich zu anderen Städten und Regionen - den anstehenden Umbau von Raum- und Siedlungsstrukturen erleichtern kann. Ob und unter welchen Bedingungen dabei zukunftsfähige Weichenstellungen für innovative Wohn-, Lebens-, Stadt- und Raumkonzepte möglich werden, welche Auswirkungen auf die sozialen Problemstellungen des Strukturwandels damit verbunden sind und zu welchen Modernisierungspfaden sich dabei lokale Traditionen und Eigenheiten mit allgemeinen Anpassungsnotwendigkeiten zusammenfügen, wird im Verlauf dieser Prozesse zu analysieren sein.

Vieles spricht dafür, dass sich mit den beschriebenen Entwicklungen weltweit durch verstärkten Austausch und Anpassung die Lebensräume und Lebensbedingungen einander angleichen. Diese Konvergenz, zeitweilig als „McDonaldisierung“ von Stadt- und Raumstrukturen beschrieben, verweist auf nahezu identische materielle und funktionale Elemente, die die Angleichung sozialer Verhältnisse und kultureller Praktiken widerspiegeln und weit voneinander entfernt liegenden Lebensräumen ein ähnliches Gesicht geben. Demgegenüber ist freilich auch unverkennbar, dass gerade in Zeiten globalen Zusammenwachsens regionale Traditionen und Identitäten eine be-

achtliche Renaissance erleben. In den küstennahen Regionen ist dabei zu beobachten, dass die jeweilige maritime Geschichte und das maritime Erbe neben ihrer traditionellen touristischen Funktion zunehmend als identitätskonservierende oder -stiftende Ressource fruchtbar gemacht werden. Lange Zeit als Altlast betrachtete maritime Infrastrukturen werden dabei wieder entdeckt; alte Speicher oder Hafenanlagen werden z.B. neu belebt, umgebaut und umgewidmet. Sie bieten damit Raum für Unternehmen und Organisationen, die nicht zwingend einen maritimen Bezug haben, sich aber dennoch an die spezifische Geschichte einer Region anschließen können. Neu angeeignete maritime Einrichtungen bilden zudem häufig eine Kulisse für neue Tourismus- und Freizeitfunktionen, die in ein historisch gefärbtes Ambiente als reproduktivem Mehrwert integriert werden. Solcherlei Strategien eines maritimen Revivals lassen sich in vielen Küstenregionen und -städten beobachten. Darunter befinden sich nicht wenige, die bereits ein gutes Stück substantiellen wirtschaftlichen Strukturwandels hinter sich gebracht und sich konsolidiert haben. Aber auch dort ist es ein Ziel, durch Betonung maritimen Erbes die kulturellen Wurzeln eines modernen Gemeinwesens sichtbar, erfahrbar und für Modernisierungsprozesse nutzbar zu machen. Der Verweis auf maritime Geschichte, Tradition, Kultur, ihre (Um)Nutzung und (Um)Deutung ist daher in allen betreffenden Regionen ein zentrales Element des Modernisierungsprozesses, das dabei allerdings eine ambivalente Funktion als eigensinniges, widerständiges und sperriges Potential oder auch als Motor für Innovation und Engagement annehmen kann (Warszewa 2006). Eine der wichtigen und bislang nicht hinreichend geklärten Fragen betrifft daher den Zusammenhang von lokaler Kultur, Identität oder/und Mentalitäten mit der Wirtschaftsentwicklung; die wechselseitigen Beeinflussungen und die Frage nach den Möglichkeiten, auf solche Wechselprozesse (z.B. durch „Festivalisierungsstrategien“, Indienstnahme von Kultureinrichtungen, Imagekampagnen etc.) steuernd einzuwirken.

Sozialer und demographischer Wandel

Die - genauer zu analysierenden - Verschiebungen in der Tätigkeitsstruktur und im Qualifikationsgefüge der maritimen Wirtschaft sowie insbesondere die Entwicklung neuer tertiärer Beschäftigungssegmente für hochqualifizierte Arbeitskräfte tragen selbstverständlich auch zu jenem Wandel der Sozialstruktur in den betreffenden Regionen bei, der überdies von weiteren sozialen und demographischen Entwicklungsdynamiken vorangetrieben wird. In der globalisierten Wissensgesellschaft, in der

Innovationsfähigkeit eine zentrale Rolle spielt, wird das „kreative Potential“ zu einem der wichtigsten Wettbewerbsfaktoren. Einige Autoren postulieren daher eine enge Korrelation zwischen ökonomischem Erfolg und dem Vorhandensein dieses kreativen Potentials, d.h. eines Potentials aus hochqualifizierten, überwiegend jüngeren, innovativen und engagierten Arbeitskräften, das seine Produktivität in einer Umgebung optimal entfalten könne, die von kultureller Vielfalt und Toleranz geprägt sei. Wenngleich die vieldiskutierte These der „drei T's“, die Technologie, Talente, Toleranz als Schlüsselfaktoren für den wirtschaftlichen Erfolg von Städten oder Regionen identifiziert (Florida 2002, 2005), zum einen empirisch umstritten und zum anderen nicht ohne Weiteres auf die Verhältnisse in Deutschland übertragbar ist (Berlin-Institut 2007), ist doch davon auszugehen, dass mit den dargestellten Entwicklungen den Gruppen der hochqualifizierten, kreativen, anspruchsvollen und durchsetzungsfähigen Personen in ihren Rollen als Arbeitskräfte und als Bürger/innen ein steigendes Gewicht zukommen wird.

In vielen Fällen funktionieren indes die (post)modernen Lebensformen, die sich dabei ausbilden, nur einigermaßen reibungsfrei, wenn sich Arbeit und Freizeit, Wohnen und Haushalts- bzw. Familienorganisation räumlich und zeitlich kombinieren und verbinden lassen. Der Entgrenzung und zunehmenden Vermischung von Arbeit, Freizeit, Kommunikation, Bildung und sozialen Kontakten im alltäglichen Leben entspricht die Abkehr von den räumlich zonierten Nutzungen und Funktionen in der Stadt der Industriegesellschaft. Auch jüngere monofunktionale Teilgebiete wie die typischen Technologie- oder Büroparks werden mittlerweile unter dem Gesichtspunkt der Reurbanisierung bzw. Revitalisierung umgestaltet, weil sie den Bedürfnissen der dort anwesenden Menschen nicht mehr entsprechen.³ Zu den notwendigen Entlastungen und Kompensationen, die diese Lebensstile begleiten bzw. erfordern gehört schließlich auch die einfache Zugänglichkeit und bedarfsgerechte Verfügbarkeit von vielfältigen und hochwertigen kulturellen Angeboten und haushaltsnahen Dienstleistungen. Ein großer Teil dieser Nachfrage lässt sich in privatwirtschaftlichen, marktformigen Strukturen befriedigen und trägt auf diese Weise seinerseits zum fortschrei-

³ Der Technologiepark Universität in Bremen war z.B. in seinem Wachstum bis zu einer kritischen Schwelle außerordentlich erfolgreich; er hat mittlerweile jedoch eine Größe erreicht, bei der für immer mehr unterschiedliche Beschäftigten-, Besucher-, Nutzergruppen auch im „normalen“ Arbeitsalltag ergänzende und entlastende Dienstleistungen erforderlich werden. Von der Bankfiliale über die Tankstelle und das Café bis zur Kinderbetreuung reicht mittlerweile die Liste der Einrichtungen, die von den ansässigen Unternehmen und ihren Beschäftigten vermisst werden. Inzwischen wird daher auch hier versucht, das nachzuholen, was am Anfang bzw. im Verlauf der Entwicklung versäumt wurde.

tenden Strukturwandel und zur Ausweitung von neuen Dienstleistungsangeboten bei. Dennoch befinden sich - von „Hochkultur“-leistungen bis etwa zum Angebot an Bildungseinrichtungen - auch zahlreiche für die Konkurrenz der Standorte um die hochqualifizierten Arbeitskräfte relevante Bereiche in öffentlicher Trägerschaft, Verantwortung und Finanzierung. Insofern resultieren aus der Notwendigkeit, sich für diese Personengruppen anziehend zu präsentieren, ihnen angemessene Arbeits-, Wohn- und Lebensbedingungen anzubieten, nicht zuletzt erhebliche finanzielle Belastungen für die Gebietskörperschaften.

Während also aus den tertiären Bereichen der modernen bzw. modernisierten maritimen Wirtschaft, der Wissensarbeit und der kreativen Beschäftigten wachsende Ansprüche vor allem an städtische Strukturen und Angebote geltend gemacht werden, denen sich keine Stadt entziehen kann, haben gerade die maritimen Städte und Regionen auch in Zukunft noch mit den sozialen Hypothesen der Strukturwandelkrise umzugehen: Mit dem Verlust von Werften, der Verlagerung von Häfen und den Konzentrations- und Rationalisierungsprozessen in rohstoff- und lebensmittelverarbeitenden Industrien gingen die Zunahme von Erwerbslosigkeit, Einbrüche bei Einkommen und Steuereinnahmen, die Deprivierung ganzer Stadtteile einher. Nach wie vor stellt die Bewältigung der sozialen Folgeprobleme – von der Bekämpfung von Dauererwerbslosigkeit über die Schaffung spezifischer Qualifizierungsgelegenheiten, der Sanierung von Straßenzügen und ganzen Stadtvierteln bis zur Entwicklung von Aktivierungs- und Integrationsmaßnahmen für benachteiligte und von Ausgrenzung bedrohte soziale Gruppen eine große Herausforderung für die betroffenen Städte dar. Stadt- und regionalpolitische Konzepte müssen sich damit auch der Frage stellen, auf welche - und wessen - Bedürfnisse hin sie Siedlungs- und Wirtschaftsräume von morgen primär ausrichten.

Die Problematik von Nutzungs- und Verteilungskonkurrenzen verschärft sich schließlich in einer großen Zahl von - nicht nur maritimen - Regionen und Städten noch durch die abzusehenden Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur: Die demographische Entwicklung vieler westlicher Staaten und insbesondere Deutschlands führt dazu, dass in nicht allzu ferner Zukunft die Bevölkerungszahlen insgesamt schrumpfen, während gleichzeitig der Anteil älterer Menschen zunehmen wird. Dieser Umstand muss in der Planung und Steuerung städtischer und regionaler Strukturen berücksichtigt werden, wobei die möglichen Folgewirkungen in einzelnen Städten oder Regionen davon abhängen, welche Ausprägungen die demographischen Veränderungen dort genau annehmen und in welchen zeitlichen Verläufen mit ihnen zu rech-

nen ist. Erkennbar ist freilich bereits jetzt, dass der demographische Wandel komplexe Handlungs- und Anpassungsnotwendigkeiten auf vielen verschiedenen Gebieten, in zahlreichen Politikfeldern und gesellschaftlichen Gestaltungsbereichen hervorbringen wird. Angemessene Reaktionen in Politik und Gesellschaft setzen mithin eine hinreichend genaue Kenntnis über die tatsächlichen und spezifischen Entwicklungen voraus.

Im Rahmen nationaler und internationaler Studien sind hierzu bereits zahlreiche Befunde für Städte und Regionen vorgelegt worden⁴, die keine spezifischen Besonderheiten für maritime Städte und Regionen erkennen lassen. Eher als westdeutsches und großstädtisches Phänomen gilt etwa die „Verzögerung“ des allgemeinen Alterungsprozesses, die durch die Attraktivität von Großstädten und den Zuzug von jungen Leuten begründet ist (vgl. Bertelsmann-Stiftung o.J.). Hierbei handelt es sich zumeist um Studierende, deren großes Gewicht sich freilich gleichzeitig als potentieller Nachteil bezüglich einer dauerhaften Bevölkerungsentwicklung darstellt: Kehrseite des Zuzugs junger Menschen ist der deutliche Trend zum Wegzug derjenigen Altersgruppe, die die Ausbildung abgeschlossen hat und sich mit 30 bis 49 Jahren in der Familienphase befindet. Auf absehbare Zeit gleichen sich diese - und andere Tendenzen - etwa aus, so dass von einer weitgehend stabilen Bevölkerungszahl ausgegangen werden kann. Dennoch ist diese Dynamik für die betreffenden Städte in gewisser Weise problematisch, weil der andauernde Wegzug junger Familien und der damit einhergehende Geburtenrückgang einen stetigen, auf Dauer sogar wachsenden Zuzug erforderlich machen.

Die stetige Verminderung des Anteils von Mittelschichtfamilien mit Kindern führt überdies zu einem Anwachsen des Anteils anderer Bevölkerungsgruppen: Die Zahl der Single-Haushalte ist vor allem in den Kernbereichen der Großstädte genauso überdurchschnittlich wie die Anzahl der Alleinerziehenden und der kinderreichen Migrantenfamilien. Im Durchschnitt dieser Städte liegt daher der Anteil der Kinder und Jugendlichen mit Migrationshintergrund heute schon bei rund 40%. Insofern bedeutet für diese Städte der generelle Trend zu einer „bunteren“ Bevölkerung mit vielfältigen unterschiedlichen Herkunft, Kulturen, aber auch Lebensformen und Milieus vor allem eine starke Herausforderung für ihre Integrationsfähigkeit. „Bunter“ bedeu-

⁴ Z.B. das Urban Audit der EU (vgl. www.urbanaudit.org); Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) 2006: Perspektiven der Raumentwicklung in Deutschland. Berlin; „Aktion 2050 der Bertelsmann-Stiftung (vgl. www.aktion2050.de).

tet in diesem Falle eine große Chance für urbane Attraktivität und wirtschaftliche Vitalität, erfordert aber auch „höchste Anstrengungen zur Vermeidung sozialer Segregationserscheinungen“ (Bertelsmann-Stiftung o.J.)

Aus den dargestellten Entwicklungen ergeben sich enorme Konfliktpotentiale für die aktuelle und zukünftige Entwicklung von Städten und Regionen: Auf der einen Seite sind erhebliche Bemühungen zur Verminderung von Armut und Ausgrenzung erforderlich, denen auf der anderen Seite die ebenfalls notwendige Steigerung von Attraktivität und Lebensqualität für wohlhabende und hochqualifizierte Bewohnergruppen entgegensteht; die notwendigen Reaktionen auf enorm steigende Zahlen von alten Menschen sind nicht leicht mit den genauso dringlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Lebenssituation von jungen Leuten und Familien in Einklang zu bringen; der langfristige Rückgang der Einwohnerzahlen wird - wenn überhaupt - nur durch steigende Einwanderungszahlen zu begrenzen sein, wobei sich bereits die soziale Integration der vorhandenen Zuwanderer als erhebliche Belastung erweist.

Die Modernisierungspolitiken der maritimen Städte und Regionen bewegen sich in den geschilderten Spannungsfeldern. Welche Modernisierungspfade dabei unter welchen Bedingungen eingeschlagen werden und wie diese sich auf die Lebensumstände der jeweiligen Bewohner/innen auswirken bzw. auswirken können und welche Entwicklungschancen sich daraus ergeben, wird weiterhin Gegenstand wissenschaftlicher Begleitung und Analyse sein.

Klimawandel

Über das Eintreten eines anthropogen verursachten Klimawandels gibt es nur noch wenige Unsicherheiten und Meinungsverschiedenheiten. Auch wenn sich konkrete regionalspezifische Folgen des Klimawandels nur schwer voraussagen lassen, belegen die einschlägigen naturwissenschaftlichen Erkenntnisse, dass Küsten- und Flussmündungsgebiete zu den besonders verletzlichen Regionen gehören. Für Norddeutschland etwa werden nach den vorliegenden Prognosen der steigende Meeresspiegel und zunehmende Sturm- und Starkregenereignisse die gravierendsten unmittelbaren Konsequenzen des Klimawandels sein: Der absehbare Anstieg des Meeresspiegels wird zusammen mit der zunehmenden Anzahl von Überschwemmungen an den Flussläufen, die zudem höher und heftiger ausfallen werden als in der Vergangenheit, in vielen Küstenregionen ein enorm ansteigendes Sturmflut- und Hochwasserrisiko nach sich ziehen. Eindeichungen, Sperrwerke, Wasserre-

gulierungssysteme etc. müssen daher den zukünftigen Anforderungen angepasst werden. Diese Risiken werden noch verstärkt durch die bereits feststellbare Vermehrung von Sturm- und Starkregenereignissen zu bestimmten Jahreszeiten, die ebenfalls sowohl an Heftigkeit als auch Häufigkeit zunehmen werden. Um Landverluste an der Küste, Überschwemmungen im Hinterland oder Schäden in Landwirtschaft, Wald oder technischer Infrastruktur zu verhindern, ist auch deswegen ein verstärkter Schutz von Küsten und Flüssen notwendig.

Zu den regionalspezifischen Ausprägungen von Klimawandelfolgen zählen schließlich auch Veränderungen der durchschnittlichen Temperaturverläufe; so in Norddeutschland etwa mit der Zunahme heftiger Hitzeperioden. Diese und andere primäre Folgen verursachen eine große Zahl weiterer, sekundärer Konsequenzen wie z.B. die dauerhafte Veränderung von Wachstumsbedingungen für einheimische Tier- und Pflanzenarten, die temporäre Erhöhung von Mortalitäts- und Krankheitsraten oder die fallweise Überlastung von technischen Infrastrukturen, die den gesellschaftlichen Anpassungsdruck zusätzlich erhöhen werden.

Neben den nach wie vor weitgehend ungelösten Fragen der Vermeidung weiterer Klimaschäden werden also die regionale Anpassung an die tatsächlichen Klimafolgen und das Management der notwendigen Anpassungsmaßnahmen zu bedeutenden Parametern regionaler Entwicklungsdynamiken werden. An diese Problematik schließen sich sozialwissenschaftliche Forschungsbedarfe zum Umgang mit Risiken ebenso an wie solche zu den angemessenen Steuerungs-, Koordinierungs- und Regulierungsformen bei den gesellschaftlichen Reaktionen.

3. Küstenregionen, Hafenstädte und maritime Wirtschaft als Forschungsgegenstand im IAW

Aus den vorangestellten Ausführungen wird deutlich, dass der Strukturwandel in der maritimen Wirtschaft und den maritimen Regionen ein facettenreiches und komplexes Themenfeld darstellt, das (vermutlich) in den folgenden Jahren noch eine wachsende politische Bedeutung und öffentliche Aufmerksamkeit gewinnen wird. Das Leitthema „Wandel maritimer Strukturen“ fragt daher explizit und systematisch nach den Bedingungen und Voraussetzungen, unter denen sich ein spezifischer Typus von Regionen, Städten und Wirtschaftseinheiten (Küstenregionen, Hafenstädte, Branchen und Unternehmen der maritimen Wirtschaftssektoren) an die Globalisie-

rungsdynamik anpasst, welche Entwicklungspfade sich daraus ergeben und welche Handlungsoptionen den beteiligten Akteuren dabei offen stehen.

Sowohl die vorliegenden zeitdiagnostischen als auch theoretisch-konzeptionelle Arbeiten zeigen, dass sich diese Prozesse immer in den Spannungsfeldern zwischen Stabilität und Flexibilität, Gestaltung und Anpassung, Globalisierung und Lokalisierung sowie Pfadabhängigkeit und Strukturbruch entfalten. In diesem Rahmen lassen sich die konkreten Modernisierungsprozesse beschreiben, analysieren und in ihren jeweiligen Ausprägungen erklären, die in ihrer Gesamtheit den Strukturwandel im maritimen Bereich ausmachen. Welche neuen Mischungen sich dabei aus modernisierten Spezialisierungen und diversifizierten Funktionen in den unterschiedlichen maritimen Branchen und Regionen herausbilden, wird empirisch zu untersuchen sein.

Zu bearbeitende Forschungsfelder und -fragen

Mit dem Leitthema „Wandel maritimer Strukturen“ nimmt das IAW einen Gegenstand in den Fokus, zu dem alle Forschungseinheiten mit ihren in der Vergangenheit entwickelten Forschungs- und Beratungskompetenzen aufeinander bezogene Beiträge liefern können. Die Problemstellung des Leitthemas „Wandel maritimer Strukturen“ reicht dabei über Fragen zu den Folgen des wirtschaftlichen Strukturwandels über arbeits- und qualifikationsbezogene Aspekte und Anforderungen bis zu den ökonomischen und sozialen Entwicklungen und Effekten in Städten und Regionen. Der mit dem Leitthema aufgespannte Forschungskorridor wird daher durch eine Reihe von konkreten Fragestellungen ausgefüllt, die in der weiteren Arbeit des IAW zu präzisieren und in geeignete Projektzuschnitte zu übertragen sind:

- Wie verändern sich die regionalen Wirtschaftsstrukturen durch die Etablierung neuer maritimer Wirtschaftszweige? In welchen Formen (Netzwerke, regionale Cluster) organisieren sich die verschiedenen Bereiche der maritimen Wirtschaft?
- Welche Rolle spielen dabei Kulturen, Traditionen, Mentalitäten, Werte als Bedingung für spezifische Anpassungsmuster/Pfadabhängigkeiten/Strukturbrüche (z.B. bei der Ausbildung von Clusterstrukturen)?
- Welche regionalen Auswirkungen von und Anpassungen an die Reorganisation von Wertschöpfungs- und Logistikketten sind festzustellen (z.B. durch den vermehrten Einsatz von digitalen Mechanismen der Ladungslenkung; durch Privati-

sierungs-, Insourcing- oder räumliche und wirtschaftliche Konzentrationsprozesse)?

- Wie verändern sich Arbeits- und Arbeitsmarktstrukturen und welche Konsequenzen für Bildungs- und Qualifizierungsprozesse und deren institutionelle Organisation ergeben sich daraus? Welche Wechselwirkungen bestehen zwischen Qualifikationsanforderungen/-entwicklungen und den Arbeitsbedingungen bzw. der Arbeitsorganisation?
- Welche spezifischen Nutzungen „atypischer“ Beschäftigungsformen lassen sich in den Branchen des maritimen Clusters erkennen und wie reagieren darauf die Regulierungs- bzw. Governancemechanismen in diesen Bereichen?
- Wie tradieren oder verändern sich kollektive Arbeitsbeziehungen im Bereich der maritimen Wirtschaft?
- Welche Auswirkungen auf die räumlichen und sozialen Strukturen der Hafenstädte haben die neuen maritimen Dienstleistungsstrukturen (maritime Forschung, Tourismus, Headquarter- und Kontrollfunktionen etc.)?
- Wie entwickelt sich das Verhältnis zwischen „Stadt“ und „Hafen“ und welche Rückwirkungen ergeben sich daraus für die Entwicklung auf beiden Seiten?
- Wem gehört die Stadt? Wie verändern sich politische Aushandlungs- und Entscheidungsformen, wenn mit demographischem und sozialem Wandel nicht mehr die Repräsentanten einer maritimen Kultur („Bündnis von Arbeitern und Kaufleuten“) sondern neue Gruppierungen und Milieus (die kreative Klasse in der City of Science, die temporären Stadtnutzer, die marginalisierten Unterschichten, die saturierten Alten) entscheidenden Einfluss auf die Entwicklung nehmen ?
- Welche Notwendigkeiten und neuen Chancen ergeben sich aus den Bemühungen um intensivere, effizientere Formen der regionalen Kooperation in den (deutschen) Küstenregionen?
- Wie lassen sich maritime Strukturen an den Klimawandel anpassen? Wie werden die notwendigen Anpassungen an Klimawandelfolgen etc. umgesetzt und wer sind die Gewinner und Verlierer?

Seit Gründung der Universität zeichneten sich alle Vorläufereinrichtungen des IAW dadurch aus, dass sie immer einen besonderen Schwerpunkt auf regionale – und

das hieß vor allem „maritime“ – Forschungsthemen gesetzt haben. Nachdem sich das Interesse zunächst auf das Land Bremen und seine nähere Umgebung konzentrierte, ist seit geraumer Zeit gegenüber früheren Arbeiten eine gewisse Ausweitung des regionalen/geographischen Maßstabes vollzogen worden. Insbesondere im Hinblick auf die Bedingungen für Pfadabhängigkeiten und Strukturbrüche ist eine im Wesentlichen national oder regional orientierte Forschung durch internationale und international vergleichende Studien zu ergänzen. Insofern ist mit dem Leitthema „Wandel maritimer Strukturen“ eine Forschungsperspektive angelegt, die zwar selbstverständlich Entwicklungen in der Region Bremen einbezieht, sich aber keineswegs als „Bremen-Forschung“ versteht. Vielmehr tragen die in allen Forschungseinheiten des IAW praktizierten Längs- und Querschnittsansätze (Qualifikationsmonitoring, internationale Vergleiche, Entwicklung regionaler Unternehmenscluster, Städtevergleiche im nationalen Rahmen, Branchenstudien) durchweg zu Erkenntnissen darüber bei, wie sich die gesellschaftlichen Basistrends unter den spezifischen Bedingungen maritimer Wirtschafts- und Regionalstrukturen - und damit auf die Entwicklung dieser Strukturen - auswirken. Mit dieser expliziten Schwerpunktsetzung fügt sich das IAW in die vielfältig maritim orientierten Forschungsbereiche an der Universität Bremen⁵ ein und ergänzt sie durch sozial- und wirtschaftswissenschaftliche Arbeiten.

⁵ Das IAW bietet aufgrund seiner Zusammensetzung eine gute Ergänzung zum maritimen Forschungspotenzial der Universität (Zentrum für Marine Umweltwissenschaften, Alfred-Wegener Institut für Polar- und Meeresforschung, Zentrum für marine Tropenökologie, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik etc.). Hier sind bereits natur-, ingenieurs- und wirtschaftswissenschaftliche Kompetenzen konzentriert, welche durch arbeits- und regionalwissenschaftliche Schwerpunkte des IAW erweitert werden.

4. Literatur

Aktion 2050 der Bertelsmann-Stiftung (vgl. www.aktion2050.de)

Alda, H. 2005: Beschäftigungsverhältnisse. In: Soziologisches Forschungsinstitut (SOFI)/Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB)/Institut für sozialwissenschaftliche Forschung (ISF)/Internationales Institut für empirische Sozialökonomie (INIFES) (Hg.): Berichterstattung zur sozioökonomischen Entwicklung in Deutschland. Arbeit und Lebensweisen. Erster Bericht. Wiesbaden, S. 245-269

Amable, B. 2003: The Diversity of Modern Capitalism. Oxford.

Bendix, U./Hammer, G./Knuth, J./Schick, H. 2007: Demographischer Wandel und alternsgerechte Personalpolitik. Bestandsaufnahme, Strategien und Unterstützungsbedarfe in regionalen Unternehmen. Bremen: IAW

Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung (Hg.) 2007: Talente, Technologie und Toleranz – Wo Deutschland Zukunft hat. Berlin (http://www.berlin-institut.org/fileadmin/user_upload/Studien/TTT_Webversion.pdf)

Bertelsmann-Stiftung o.J.: Wegweiser Demographischer Wandel 2020. Demographietyp G1: Stabile Großstädte mit geringem Familienanteil. http://www.wegweiser-kommune.de/datenprognosen/demographietypen/download/pdf/CI-G1_lfd1.pdf

Blatter, J. K. 2006: Die Vielfalt des New Regionalism in den USA. Communitarian, Civic und Creative Governance-Ansätze in den U.S.-amerikanischen Metropolregionen. In: Kleinfeld, R. et al. (Hg.): Regional Governance. Bd. 1. Steuerung, Koordination und Kommunikation in regionalen Netzwerken als neue Formen des Regierens. Göttingen, S. 83-113.

Bookmann, B./Hagen, T. 2001: The Use of Flexible Working Contracts in West Germany: Evidence from an Establishment Panel. Mannheim: ZEW Discussion Paper No. 01-33

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) 2006: Perspektiven der Raumentwicklung in Deutschland. Berlin

Camagni, R. 2003: Regional Clusters, Regional Development and Regional Competition. Mimeo

Capello, R. 2000: The City Network Paradigm: Measuring Urban network Externalities. In: Urban Studies, Vol. 37, No.11, S. 1925-1945

Castells, M. 2001: Das Informationszeitalter. Teil 1. Der Aufstieg der Netzwerkgesellschaft. Opladen

Castells, M. 2002: Local and Global: Cities in the Network Society. In: Tijdschrift voor Economische en Sociale Geographie. Vol. 93, Nr. 5, S. 548 – 558.

Crouch, C. 2005: Models of Capitalism. In: New Political Economy, 10(4), S. 439-456.

Dombois, R./Holtrup, A./Mehlis, P./Peter, L./Reihert, C./Spitzley, H./Voss, J./Warsewa, G. 2007: Gesellschaftliche Modernisierung und Regulierung von Arbeit. Abschlussbericht des Projektverbunds „Gesellschaftlicher Wandel und neue Regulierungsmuster von Arbeit“. IAW-Forschungsbericht 13/2007

Dombois, R./Koutsoutos, A. 2007: Privatisation in European Ports. IAW-Arbeitspapier 19/2007

Dombois, R./Peter, L./Spitzley, H./Warsewa, G. 2002: Gesellschaftlicher Wandel und neue Regulierungsmuster von Arbeit. Gruppenantrag an die Bereichsforschungskommission Sozial- und Geisteswissenschaften (BFK SoWi) auf Förderung eines Projektverbundes der Forschungseinheit Wandel der Arbeitsgesellschaft (FeA) im Institut Arbeit und Wirtschaft der Universität Bremen.

Dorn, L./Hellweg, I./Scheckerka, H. 2002: Weiterbildungsbedarf bei Speditionen und Logistikdienstleistern im Land Bremen. Bremen: IAW

Esping-Andersen, G. 1990: The Three Worlds of Welfare Capitalism, Cambridge

Fishman, R. L. 1991: Die befreite Megalopolis: Amerikas neue Stadt. In: ARCH+, Heft 109/110, S. 73-83.

Florida, R. 2002: The Rise of the Creative Class. And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life. New York.

Florida, R. 2005: Cities and the Creative Class. New York.

- Fuchs, J./Söhnlein, D. 2005: Vorausschätzung der Erwerbsbevölkerung bis 2050. IAB-Forschungsbericht 16/2005. Nürnberg
- Giddens, A. 1996: Konsequenzen der Moderne. Frankfurt a.M.
- Gingerich, D./Hall, P. (2004): Varieties of Capitalism and Institutional Complementarities in the Macroeconomy. An Empirical Analysis. MPiFG Discussion Paper 04/5. Köln (http://www.mpifg.de/pu/mpifg_dp/dp04-5.pdf)
- Granovetter, M. (1985): Economic Action and Social Structure. The Problem of Embeddedness. *American Journal of Sociology*, 91(3), S. 481-510.
- Hall, P./Pain, K. (Hg.) 2006: The Polycentric Metropolis. Learning from Mega-City Regions in Europe. London
- Hall, P./Soskice, D. 2001 Varieties of Capitalism: The Institutional Foundations of Comparative Advantage. Oxford
- Hambleton, R./Stewart, M./Savitch, H. V. 2002: Globalism and Local Democracy: Challenge and Change in Europe and North America. New York
- Hammer, G./Röhrig, R. 2004: Qualifikationsbedarfe im Windenergiesektor: On- und Offshore. Analysen und Handlungsempfehlungen für Unternehmen, Aus- und Weiterbildungsträger und Förderinstitutionen. Bremen: IAW
- Hammer, G./Röhrig, R. 2005: Qualifikationsanalyse Offshore-Windenergie-Industrie. Abschlussbericht. Bremen: IAW
- Hirsch, J. 1995: Der nationale Wettbewerbsstaat. Staat, Demokratie und Politik im globalen Kapitalismus. Amsterdam/Berlin
- Hofstede, G. 2003: Culture's Consequence. London
- Hofstede, G./Pedersen, P. B. 2002: Exploring Culture. Boston
- Holtrup, A./Warsewa, G. 2008: Neue Governance-Formen in Wirtschaft, Arbeit und Stadt/Region. Schriftreihe Institut Arbeit und Wirtschaft 1/2008. Bremen: IAW
- Kädtler, J. 2004: Vom Fordismus zur Globalisierung – Schlüsselprobleme der deutschen industriellen Beziehungen. In: SOFI-Mitteilungen 32/2004, S. 63-78
- Katz, B. (ed.) 2000: Reflections on Regionalism. Washington, D.C.
- Kujath, H. J. 2002: Die Logiken internationaler und nationaler ökonomischer und politischer Verflechtungen zwischen Metropolregionen. In: BBR: Informationen zur Raumentwicklung Heft 6/7.2002
- Kujath, H. J. 2005: Knowledge-intensive services as a key sector for processes of regional economic innovation: Leapfrogging and path dependency. In: Fuchs, G./Shapira, P. (Hg.): Rethinking Regional Innovation and Change. Path Dependency or Regional Breakthrough? New York, S. 85-106
- Ludwig, T./Tholen, J. 2007a: Schiffbau in Europa in globaler Konkurrenz – Struktur, Beschäftigung und Perspektiven. Frankfurt a.M.
- Ludwig, T./Tholen, J. 2007b: Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau. Ergebnisse der 16. Betriebsrätebefragung im September 2007. Bremen: IAW
- North, D. C. 2002: Institutions, institutional change and economic performance. Cambridge.
- Porter, M. E. 2000: Location, Competition and Economic Development. Local Clusters in a Global Economy. In: *Ec. Dev. Quart.* 14, no. 1 (Feb.), S. 15-34.
- Porter, M. E. 2001: Regions and the New Economics of Competition. In: Scott, A. J. (2001) (Hg.): *Global City Regions*. New York. S. 139-157.
- Reinberg, A./Hummel, M. 2004: Fachkräftemangel bedroht Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft. In: *Aus Politik und Zeitgeschichte* 28/2004, S. 3-10
- Rhodes, M. 2005: Varieties of Capitalism and the Political Economy of European Welfare States. In: *New Political Economy*, 10(3), S. 363-370.
- Richter, R./Furubotn, E. 1998: Institutions and Economic Theory: The Contribution of the New Institutional Economics (Economics, Cognition, & Society). Michigan
- Rippe, J./Salot, M./Tholen, J. 2007: Maritimes Netzwerk Bremerhaven. Abschlussbericht. Bremen: Arbeitnehmerkammer
- Robertson, R. 1995: Glocalization: Time-Space and Homogeneity-Heterogeneity. In: Featherstone, M./Lash, S./Robertson, R. (Hg.): *Global Modernities*. London, S. 5-68

- Sassen, S. 1991: *The Global City: New York, London, Tokio*. Princeton
- Sassen, S. 2001: *Global Cities and Global City-Regions: A Comparison*. In: Scott, A.J. (Hg.): *Global City-Regions. Trends, Theory, Policy*. Oxford, S. 78-95
- Savitch, H./Vogel, R. K. 2000: *Paths to New Regionalism*. *State and Local Government Review* 32, pp. S. 158-168
- Schnur, P./Zika, G. 2007: *Die Grenzen der Expansion. Arbeitskräftebedarf bis 2025*. In: IAB-Kurzbericht 26/2007. Nürnberg
- Scott, A. J. (Hg.) 2001: *Global City-Regions. Trends, Theory, Policy*. Oxford
- Sloterdijk, P. 2006: *Philosophische Aspekte der Globalisierung*. In: *Deutsche Fragen. Wohin führt der globale Wettbewerb?* Herausgegeben vom Bundesverband deutscher Banken, o.O., S.50-71 (http://www.bankenverband.de/pic/artikelpic/112001/df_03.pdf)
- Straubhaar, T. 1999: *Glokalisierung – Die Champions League der Agglomerationen*. In: *Wirtschaftsdienst* 1999/10
(http://www.hwwa.de/Publikationen/Wirtschaftsdienst/1999/wd_docs1999/wd9910-straubhaar.htm#seitenanfang.)
- Urban Audit der EU (vgl. www.urbanaudit.org);
- Voß, G. G./Pongratz, H. J. 1998: *Der Arbeitskraftunternehmer. Eine neue Grundform der Ware Arbeitskraft?* In: *KZfSS* 1/1998, S. 131-158
- Wallis, A. 2002: *The New Regionalism*. http://www.munimall.net/eos/2002/wallis_regionalism.nclk
- Warsewa, G. 2004: *Strukturwandel und Identität. Die europäischen Hafenstädte erfinden sich neu*. IAW-Arbeitspapier 11/2004
- Warsewa, G. 2006: *The Transformation of European Port Cities*. IAW Forschungsbericht 11. Bremen: IAW

Schriftenreihe Institut Arbeit und Wirtschaft

Nr. 1

Holtrup, André/Warsewa Günter (2008): Neue Governance-Formen in Wirtschaft, Arbeit und Stadt/Region.

Nr. 2

Holtrup, André/Warsewa Günter (2008): Der Wandel maritimer Strukturen.