

Heiße Luft strömt übers Meer

Blumige Versprechungen in EU-Grundsatzpapieren zu Seeschifffahrt und Hafenwirtschaft. Sicher ist nur die maritime Hochrüstung

Von Burkhard Ilschner

Die EU-Kommission hat vor knapp zwei Wochen in schwer beeindruckender Selbstinszenierung zwei Strategien vorgestellt, um Europas maritime Wirtschaft umfassend zu fördern und auszubauen. Konkrete Maßnahmen sucht man indes vergebens – zunächst einmal will Brüssel nämlich zur Umsetzung beider Strategien einen »hochrangigen Ausschuss« einrichten.

Da gibt es ein Grundsatzpapier für die »industrielle Seeschifffahrt« und eines für Europas Häfen. Da ist die Rede von mehr Wettbewerbsfähigkeit, Innovation, Widerstandsfähigkeit, Sicherheit, Nachhaltigkeit oder Technologieführerschaft. Das alles klingt grandios, enthält aber vorwiegend blumige Versprechungen. Allerdings werden auch Ziele formuliert, die aufmerken lassen. Natürlich geht es um Energiewende und Dekarbonisierung, ferner um Häfen und Logistikketten, die »resilient« gemacht werden müssten, der neudeutschen Umschreibung für »kriegstüchtig«. Dazu gehören – »dual use« – zivil und militärisch gleichermaßen nutzbare Schiffe ebenso wie entsprechend ausgestattete Hafenanlagen. Auch über atomgetriebene Handelsschiffe soll übrigens wieder verstärkt nachgedacht werden.

Apropos Schiffbau: Europas Werften seien weltweit führend, heißt es unter anderem – technologisch mag das zutreffen, quantitativ sicher nicht. Dennoch zeigte sich der Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) erfreut, dass die EU-Kommission die Systemrelevanz »für Europas wirtschaftliche Sicherheit, Verteidigungsfähigkeit und technologische Souveränität« anerkenne. Und es gab Lob für die Bundesregierung, die »entscheidend dazu beigetragen« habe, dass Brüssel diese Strategiepapiere erarbeitet habe. Die Sache hat nur einen Haken: Wenn Verkehrs- und Tourismuskommissar Apostolos Tzitzikostas vorgibt, auch hochwertige Werftarbeitsplätze in ganz Europa schützen zu wollen, sollte er zunächst einmal klären, warum Europas Reeder nach wie vor den überwiegenden Teil ihrer Schiffe in Fernost bauen lassen.

Das aktuell massive Flottenwachstum ist weniger von ausgefeilten technologischen Entwicklungen als vielmehr von Massenproduktion in Serie geprägt – und die findet nach wie vor allem in China, Südkorea und Japan statt. Zwar stellt Brüssel richtig fest, die Welthandelsflotte gehöre zu mehr als einem Drittel europäischen Reedern. Aber dass diese national oft mit Subventionen belohnt werden, obwohl sie ihre Schiffe meist außerhalb Europas bauen lassen, bleibt unerwähnt. So beziffert etwa der jüngste Subventionsbericht der

Bundesregierung die sogenannte Tonnagebesteuerung für deutsche Reeder allein für 2026 auf etwas mehr als anderthalb Milliarden Euro - das sind Steuerausfälle zu Lasten der öffentlichen Haushalte und damit der steuerzahlenden Bürger.

Die IG Metall Küste lobt die EU-Strategien in einer Stellungnahme als »erstmalige ernsthafte industriepolitische Initiative zugunsten des europäischen Schiffbaus« und fordert unter anderem »die Bindung öffentlicher Aufträge an betriebliche Ausbildungsquoten und tarifliche Löhne«. Über die beschriebene Auftragsvergabe hiesiger Reeder äußert sich die Gewerkschaft nicht und lädt statt dessen für Anfang dieser Woche sozialpartnerschaftlich zu einer gemeinsamen Pressekonferenz mit dem VSM, immerhin mit dem Ziel, europäische Schiffbaukapazitäten zu stärken und asiatische Wettbewerbsvorteile abzuwenden.

Auch Europas Häfen will die Kommission im Wettbewerb mit fernöstlichen gestärkt sehen: ein gesamtgesellschaftlich eigentlich völlig kruder Ansatz. Welchen vernünftigen Grund sollte es geben, hiesige Hafenumschlagzahlen an denen etwa von Qingdao oder Singapur zu messen? Die Antwort ist ebenso einfach wie unsozial: Die Kommission schreibt die Schwächen hiesiger Terminals (im Vergleich zu asiatischen) unter anderem deren fehlender Produktivität zu - was bekanntlich den Ruf nach mehr Automatisierung und damit nach Jobabbau umschreibt.

Offenbar haben in Brüssel diverse Lobbyisten an beiden Strategien mitgearbeitet. Die *Deutsche Verkehrs-Zeitung (DVZ)* berichtete nämlich über einen Vorentwurf von Anfang Februar, in dem das zunehmende Engagement von Linienreedereien in Terminalbetrieb und Hinterlandverkehr kritisiert worden sei: In der aktuellen Fassung fehle diese kritische Passage indes, so die Zeitung. Statt dessen will die Kommission nun Investitionen aus Drittstaaten in hiesige Häfen strenger reglementieren, was deutlich an das Beispiel Hamburg - »MSC hui, Cosco pfui« - erinnert. Umgekehrt möchte sie aber eigene Investitionen und Beteiligungen in Häfen von Drittländern mittels spezifischer Leitlinien fördern.

<https://www.jungewelt.de/artikel/519226.maritime-strategie-der-eu-heiße-luft-strömt-übers-meer.html>