

Seefahrt auf Krieg getrimmt

14. Nationale Maritime Konferenz: Geld gibt es nur noch für militärische Zwecke. Abermals gehen wirtschaftlich bedeutende zivile Häfen leer aus

Von Burkhard Ilchner

Unter dem Motto »Friedensfähig statt kriegstüchtig« hatte ein Bündnis linker Gruppen und Parteien sowie Friedensinitiativen für vergangenen Mittwoch zur Demonstration im ostfriesischen Emden aufgerufen. Von der Innenstadt aus waren mehrere hundert Menschen zum Veranstaltungsort »Nordseehalle« gezogen. Der war allerdings in weitem Umkreis von einem massiven Polizeiaufgebot abgeriegelt. Der Protest galt der 14. Nationalen Maritimen Konferenz (NMK), einem bis Donnerstag dauernden, periodisch stattfindenden Treffen der Spitzen der maritimen Wirtschaft: Reedereien, Hafenverwaltungen, Schiffbauer und viele mehr.

In der Halle war von Frieden eher wenig die Rede: Die mehr als 800 Akteure und Lobbyisten der maritimen Wirtschaft ließen sich vom Bundeskanzler und diversen Bundes-, Landes- und Lokalpolitikern agitieren und einlullen, dass die Sicherheit von Schifffahrt, Werften und Häfen dringend als nationale Aufgabe begriffen werden müsse. »Vor dem Hintergrund wachsender geopolitischer Spannungen und globaler Wettbewerbsverschiebungen«, so die ständig wiederholte Floskel, seien maritime Infrastrukturen zunehmend von hybriden Angriffen, Sabotage und Spionage bedroht und müssten mit strategischem Umdenken sowie sehr viel Geld – überwiegend Steuergeld – dringend geschützt werden.

Eigentlich hätte es ein 25-Jahre-Jubiläum sein sollen, denn die allererste NMK war im Jahre 2000 vom damaligen Bundeskanzler Gerhard Schröder in eben diesem Emden veranstaltet worden. Wegen des Regierungswechsels im vorigen Jahr hatte das Ereignis aber verschoben werden müssen. Seit 2000 hatten sich zwölf NMK vorwiegend mit zivilen Schifffahrtsfragen befasst, bevor 2023 beim 13. Treffen in Bremen bereits eine Militarisierung der Debatten – »Zeitenwende« – eingesetzt hatte. Natürlich ging es auch bei der NMK in Emden wieder um Wettbewerbsfähigkeit, globalen Handel und um gute Geschäfte – aber eben auch um deren Absicherung durch massive Aufrüstung. Nicht alle vertretenen Branchen dürften jedoch mit den Ergebnissen der beiden Tage zufrieden sein.

An vorderster Stelle sind da die Seehäfen zu nennen: Seit langem fordern Hafenbetreiber in Gestalt des Zentralverbands deutscher Seehafenbetriebe (ZDS) im Verbund mit den Küstenländern als Eigner der Häfen, dass der Bund sich stärker an der Finanzierung von Unterhalt und Ausbau beteiligt. Das wird wohl vorerst wieder nichts: Bundeskanzler Friedrich Merz schwelgte zwar

wortreich über die Bedeutung der Branche als »Wachstums- und Innovationstreiber für unsere ganze Volkswirtschaft« und konkret der Häfen als »Gefäßsystem der deutschen Wirtschaft«, wies sie aber zugleich in ihre bereits bestehenden Schranken.

Eine stärkere Finanzierung durch den Bund sei aus rechtlichen Gründen nicht so einfach machbar, wiederholte er ein ständig vorgebrachtes Argument und ignorierte so, dass neben externen Experten auch der Wissenschaftliche Dienst des Bundestages dies längst gutachterlich widerlegt hat. Wenig später toppte Bundeswirtschaftsministerin Katherina Reiche des Kanzlers Absage mit der Empfehlung, die Küstenländer mögen zur Modernisierung der Häfen doch die Milliarden aus dem »Sondervermögen« nutzen, und ignorierte somit, dass als dessen Zweck ausdrücklich »zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur« festgelegt worden waren. Der Vorschlag kann also juristisch nur so funktionieren, dass im Zuge der propagierten Aufrüstung auch massiv in Hafenausbau - unter anderem in Emden und Bremerhaven - investiert wird, was den teilweise maroden Kajen im zivilen Bereich jedoch wenig nutzen dürfte.

Lobeshymnen gab es vom Kanzler und in diversen Debatten auch für die Werften, die vom Bund zwecks leichter Auftragsfinanzierung ausdrücklich in das Großbürgschaftsprogramm aufgenommen worden sind. Einerseits hilft das den Schiffbauern, die sich derzeit über volle Auftragsbücher freuen. Andererseits liefert diese Branche neben Kreuzfahrtriesen meist nur noch Spezial-, Freizeit- und Behördenschiffe und ist daher zunehmend mittelständisch geprägt. Wenn der maritime Koordinator der Bundesregierung, Christoph Ploß, in den nächsten fünf bis sechs Jahren mehr als 100.000 neue Arbeitsplätze verspricht, meint er damit also vor allem den boomenden Marineschiffbau.

Die Abhängigkeit der Werften von öffentlichen Aufträgen haben vor allem die deutschen Reeder zu verantworten: Nach Angaben des Verbands Schiffbau und Meerestechnik (VSM) haben die nämlich im vergangenen Jahr 98 Prozent ihrer Neubaufträge nach China vergeben, im Vorjahr 95 Prozent. Trotzdem dürfen sich die Reeder freuen über Merz' und Reiches Zusagen, dass Subventionskürzungen nicht geplant seien. Gemeint ist vor allem die vom Bundesrechnungshof wiederholt kritisierte Tonnagebesteuerung, für 2026 mit rund 1,6 Milliarden Euro veranschlagt. Statt Streichung soll sie laut Merz und Ploß nicht nur EU-standardisiert, sondern vor allem ausgeweitet werden, auch auf die Offshorebranche. Gewährt wird diese Förderung aber allen deutschen Schiffen, auch den rund vier Fünfteln, die derzeit unter fremden Flaggen schippern.

<https://www.jungewelt.de/artikel/521859.maritimwirtschaft-seefahrt-auf-krieg-getrimmt.html>