

Wann wird der Schiffbau »great again«?

USA im Weltmaßstab weit abgeschlagen. Förderung und Protektionismus sollen das ändern

Von Burkhard Ilschner

Die US-»Denkfabrik« Open Market Institute (OMI) hat jetzt aufgezeigt, wie es Präsident Donald Trump angeblich gelingen könnte, die USA auch als maritime Handelsmacht wieder groß, »great again«, zu machen: Die Regierung solle eine staatliche Linienreederei gründen und betreiben sowie deutlich in nationalen Handelsschiffbau investieren, berichteten jüngst die Infodienste *Shipping Telegraph* und *Hansa* über eine Studie des OMI.

In der viel zitierten *Alphaliner*-Liste der 100 größten Containerreedereien gibt es nur auf hinteren Plätzen wenige US-Namen, deren Kapazität sich auf weniger als ein Prozent des Weltpotentials summiert. Schon 2025 wurde hier [über die marginale Rolle der maritimen Wirtschaft der USA im Weltmaßstab](#) berichtet; sowohl hinsichtlich Werftenkapazität und -ausstoß als auch mit Blick auf Handelsschifftonnage und -flaggenführung. OMI-Analyst Arnav Rao nennt dieses Fehlen inländischer Flottenkapazität riskant für US-Verlader auf globalen Märkten und eine Bedrohung der nationalen Sicherheit der USA.

Sein Vorschlag zielt in zwei Richtungen: Zum einen sollten ausländische Schiffsallianzen, etwa das dänisch-deutsche Gemini-Bündnis von Mærsk und Hapag-Lloyd, »strengerer Aufsicht« unterworfen werden, zum anderen sollten Schiffe unter US-Flagge und mit heimischer Besatzung staatlich gefördert werden. Letzteres bezieht sich auf den »Jones Act«, ein mehr als 100 Jahre altes US-Bundesgesetz, wonach Seetransporte zwischen US-Häfen nur in den USA gebaute und US-Bürgern gehörende Schiffe leisten dürfen, die unter US-Flagge von US-Seeleuten gefahren werden.

Zum anderen geht Rao die Schwäche der US-Schifffahrt pragmatisch an: Er will nicht darauf warten, bis sich im Lande eigenständige maritime Reedereien etablieren, die im globalen Wettbewerb mithalten könnten. Vielmehr soll der Kongress die zuständige Bundesbehörde, die US Maritime Administration (MARAD), anweisen, bei US-Werften Containerschiffe zu kaufen und diese unter US-Flagge und bemannt mit US-Seeleuten als Linienreederei unter staatlicher Aufsicht zu betreiben. Woher so schnell die Schiffsneubauten – samt Zigtausender Container – und ihre Seeleute kommen sollen, bleibt allerdings noch offen.

Schon zu Beginn seiner zweiten Amtszeit hatte Trump groß herausposaunt, er wolle den US-amerikanischen Schiffbau und die Schifffahrt wieder ganz nach

vorn bringen – nur ist es bislang bei lauten Tönen geblieben. Nach wie vor kommt die Großmacht USA in globalen Schifffahrtsstatistiken nur als Randnotiz vor, eine Aufholjagd wäre demzufolge erstens immens teuer und zweitens auch äußerst langwierig: Insofern könnte man Raos Ideen als Unterstützung für den Präsidenten interpretieren.

Das wäre aber ungerecht, schließlich hat der OMI-Mann gerade kürzlich Trumps Migrationspolitik scharf kritisiert. Weil eine maritime Aufholjagd vor allem gebremst wird durch die seit Jahrzehnten in den USA vernachlässigte Ausbildung bei Schiffbauern wie auch Seeleuten, zwingt der Präsident schon 2025 Japan oder Südkorea zu Investitionen in den brachliegenden US-Schiffbau – aber die Umsetzung eben dieses Deals scheitert nun laut *Politico* an Trumps Administration. Deren harter Ansatz bei der Einwanderung, zitiert das Magazin Arnav Rao, zerstöre die »Hoffnung, unseren Schiffbau wiederzubeleben«.

Was das praktisch bedeutet, offenbarte jetzt das Hamburger Fachblatt *Täglicher Hafenbericht (THB)*: Ein weiteres Lieblingsprojekt Trumps ist die Modernisierung der Eisbrecherflotte der US-Küstenwache. Die indes verzögert sich ausgerechnet wegen erheblichen Fachkräftemangels so drastisch, dass die Kosten allein für das allererste Schiff sich verdreifachen auf derzeit 3,4 Milliarden US-Dollar. Das hätte eigentlich im März 2024 fertig sein sollen, hatte aber erst im Mai 2025 Baubeginn und wird mit Glück 2033 fertig.

Schon seit Ende 2024 liegt dem Kongress ein Gesetzentwurf vor, der darauf zielt, die kommerzielle Schifffahrts- und Schiffbaukapazität der USA nach Jahrzehnten der Vernachlässigung wieder aufzubauen. Der »Shipbuilding and Harbor Infrastructure for Prosperity and Security (SHIPS) for America Act«, initiiert von je zwei Senatoren der Demokraten und Republikaner, wird übrigens von etlichen Gewerkschaften energisch unterstützt; Trump hatte ihnen schließlich massenhaft Jobs versprochen. Bloß hängt der Entwurf seit Monaten in einem Ausschuss des Senats fest: Anschließend muss er erst noch die Plenen beider Kongresskammern passieren. Der Start des maritimen Wiederaufbaus dürfte noch auf sich warten lassen.

<https://www.jungewelt.de/artikel/527192.maritime-wirtschaft-wann-wird-der-schiffbau-great-again.html>