

# SCHWARZE ANZÜGE, INNOVATIONEN UND GANZ VIEL CHINA-ANGST

Maritime Wirtschaft trifft sich mit der Bundesregierung

Als Erstes hört man laute Rufe. Neben dem Konferenzzentrum Graf-Zeppelin-Haus in Friedrichshafen, in dem vom 22. bis 23. Mai die Nationale Maritime Konferenz (NMK) stattfindet, hat sich eine Gruppe junger Menschen versammelt. „Handelt endlich“, skandieren sie. Das ist dann auch schon der größte Berührungspunkt, den die fast ausschließlich männlichen Teilnehmenden der Konferenz in den nächsten 2 Tagen mit der Zivilgesellschaft haben werden. Reedereien, Hafenbetreiber, Zulieferer und Hersteller sonstiger maritimer Technik treffen auf Bundes- und Landesregierungen, Bundes- und Landtage und etwas Wissenschaft und Gewerkschaft. Umweltverbände sind eigentlich kaum vertreten. Dabei ist die Umwelt bereits im Titel der diesjährigen Konferenz, die alle 2 Jahre vom Wirtschaftsministerium (BMWi) unter der Schirmherrschaft von Kanzlerin Angela Merkel ausgerichtet ist, enthalten. Global, smart, green soll sie sein, die maritime Wirtschaft in Deutschland.

**D**IE ROLLE der maritimen Wirtschaft in Deutschland ist außerhalb der Nord-, Ostsee- und Zulieferregionen am Bodensee kaum im Auge der Öffentlichkeit. Dabei priesen jegliche RednerInnen der Konferenz die Bedeutung der maritimen Wirtschaft als eine wichtige Säule für die deutsche Volkswirtschaft. Allen voran der maritime Koordinator der Bundesregierung, Norbert Brackmann, der die Konferenz eröffnete. „[Die maritime Wirtschaft] erwirtschaftet rund 50 Milliarden Euro jährlichen Umsatz und schafft 400.000 direkt oder indirekt von der Branche abhängende Arbeitsplätze. Sie ist aber auch das Rückgrat der Weltwirtschaft. Über 90 Prozent des internationalen Warenverkehrs wird über den Seeweg transportiert. Eine gut laufende Maritime Wirtschaft ermöglicht erst den für Deutschland so wichtigen Export.“ Dem maritimen Koordinator obliegt die Koordinierung von Maßnahmen zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands in den Bereichen der maritimen Wirtschaft. Darunter fällt auch die Organisation der NMK, zu der sich auch Kanzlerin Angela Merkel, Wirtschaftsminister Peter Altmaier und Baden-Württembergs Ministerpräsident Winfried Kretschmann auf der Konferenz die Ehre gaben.

## Green and digital in Germany

Green und digital – das sollten laut Konferenzprogramm die entscheidenden Themen der Konferenz sein. So wurde immer wieder von den RednerInnen aus Politik betont: Die weltweite Nachfrage nach umweltfreundlichen Technologien, wie neue Reinigungs- und Messtechnik, effektivere Motoren, neue Kraftstoffe und nachhaltige Infrastruktur an Häfen wachse. Die Welt schaue auf Deutschland, wenn Ökologie und Ökonomie Hand in Hand gingen.

Gepaart mit der Digitalisierung des maritimen Sektors könne man sich dann im globalen Wettbewerb behaupten. Sei es durch Künstliche Intelligenz gesteuerte Planungs- und Fertigungsprozesse, sei es in der Nutzung von Bilderkennungssoftware in der Lieferkette oder Drohnen in der Hafenüberwachung oder sei es in der automatisierten und unbemannten Schifffahrt – die Branche müsse digital werden. Innovation, Innovation sei der Schlüssel. Das BMWi sieht die Zukunft des maritimen Wirtschaftsstandorts Deutschland somit vor allem im Ausbau neuer Wettbewerbsfelder.

## Die Krise ist noch da

Auch wenn insbesondere die Forschung an und Investition in neue Meerestechnologie und Antriebsformen durchaus diskutiert wurde, lag das eigentliche Thema der Konferenz woanders: Wie endlich aus der seit 2008 andauernden wirtschaftlichen Krise der Branche herauskommen und wie umgehen mit dem großen Konkurrenten China?



Der Hamburger Hafen ist der Knotenpunkt maritimer Wirtschaft in Deutschland und auf Platz 3 der größten Häfen Europas.

© Christian Lendl (BY 2.0)

Denn anders als andere Wirtschaftssektoren in Deutschland, hat die Weltwirtschaftskrise die maritime Branche hart getroffen. Noch nie hat eine Krise so lange angehalten und die Karten so stark neu gemischt. Die Branche baute jahrelang viel zu viele Schiffe, angetrieben durch das starke Wirtschaftswachstum in Asien und die steigende Nachfrage nach Containerschiffen. Aber auch angetrieben durch Misswirtschaft und Gier, durch Zocken und Verzocken von Reedereien, die immer weiter Schiffe bestellten, und durch den Einfluss einiger Banken, die über Schiffsfonds bei AnlegerInnen Finanzierung einsammelten, die den Wert der als Kreditsicherheit dienenden Schiffe nicht mehr deckten und nicht mehr mit der Nachfrage-Entwicklung übereinstimmten.

Seit Beginn der Krise sind dutzende Reedereien verschwunden, AnlegerInnen verloren Millionenbeträge und die deutsche Handelsflotte ist um etwa ein Drittel geschrumpft. 2018 waren es 2.550 Schiffe im Vergleich zum Höchststand von 3.798 im Jahr 2011.<sup>1</sup> Viele Schiffe wurden unter ihrem Wert ins Ausland verkauft, verschrottet oder stillgelegt.

### Konkurrenz durch Partner China

Und der Markt hat sich verändert. Deutsche Banken und Schiffsfinanziers haben sich aus dem Geschäft zurückgezogen. Neues Kapital kommt nun meist aus dem Ausland. Die Konkurrenz hat stark zugenommen – insbesondere aus China. Lag dessen Anteil an der Weltflotte 2011 noch bei 3.651 Schiffen, stieg die Zahl 2018 auf 5.512. Auch in anderen Bereichen der maritimen Industrie hat China die europäische Industrie überholt und führt den Weltmarkt als eine der größten Schiffsbaunationen und zweitgrößte Volkswirtschaft an. Auch dadurch, dass 10 der wichtigsten Häfen weltweit innerhalb von China liegen.

So ist es kaum verwunderlich, dass die 2011 auf dem Höhepunkt der Schiffsbaukrise veröffentlichte Maritime Agenda 2025 auf der NMK kaum noch eine Rolle spielte. Eher beschwerte sich die Industrie, nicht in der Industriestrategie von Minister Altmaier aufzutauchen, die Anfang dieses Jahres erschien. Mit schwacher Ruf nach Unterstützung durch den Staat für Zusammenarbeit auf Augenhöhe durch KfW-Mittel, Bürgschaften oder Garantien bei Kauf von

neuen Schiffen. Gleichzeitig erklang Kritik an den staatlich subventionierten Konzernen aus dem Ausland, die den fairen Wettbewerb um Schiffbauaufträge oder Hafeninfrastruktur unterliefen.

### Neue Seidenstraßen-Initiative macht Stress

Die Angst vor der chinesischen Marktmacht mag berechtigt sein. Mit der chinesischen Infrastrukturinvestitionsinitiative, die im Deutschen zumeist „Neue Seidenstraßen-Initiative“ genannt wird, hat die chinesische Regierung vor einigen Jahren einen massiven Ausbau von Land-, Luft- und Seewegen sowie Logistik geplant – vor allem in Asien, aber auch über Afrika nach Europa. Dabei werden günstige Kredite für den Bau von Straßen, Häfen und Flughäfen zur Verfügung gestellt, über die dann vor allem auch chinesische Produkte umgeschlagen werden sollen. Die Initiative steht in der Kritik wegen schwacher Umwelt- und Sozialstandards der Bauvorhaben, neokolonialer Bestrebungen und geostrategischer Implikationen sowie einer möglichen „Schuldenfalle“ für arme Länder sowie politischen Abhängigkeiten von Peking. Vor allem wird, auch von europäischen Unternehmen, beklagt, dass vornehmlich chinesische Unternehmen profitieren.

In der Europäischen Union (EU) will man mit gemeinsamer Stimme sprechen. Doch hat sich Italien als erstes Mitglied der G7 im März trotz Kritik dem Vorhaben angeschlossen. In Europa schaut man mit Sorge auf die chinesische Initiative. Nicht nur, weil für Investitionen im Ausland ein neuer Konkurrent im Spiel ist. (Auch wenn man wie Minister Altmaier fragen könnte, wieso die deutsche Industrie nicht selber darauf gekommen ist, frühzeitig im Ausland die Logistik seiner Lieferketten und Absatzmärkte zu sichern. Oder den Ländern in Asien einfach eigene Entscheidungshoheit über die Herkunft ihrer InvestorInnen und die Details von Verträgen zuzugestehen. Davon aber keine Rede.)

Vor allem sind chinesische Investitionen in Europa extrem unbeliebt, da sie zumeist durch deutlich höhere Kapitalvermögen die europäischen AnbieterInnen in Ausschreibungsverfahren ausbooten. Hiermit sieht man – vielleicht zurecht – nicht nur die Hoheit über Entscheidungen im eigenen Land gefährdet. Als Beispiel

le werden die umfangreichen chinesischen Investitionen in die Häfen von Danzig und Piräus herangezogen, die als Kontrollverlust angesehen werden.

### Hass-Liebe zu China

Auch wird die deutsche Wirtschaft, vor allem von sich selber und dem Wirtschaftsministerium, immer als per se die bessere Arbeitgeberin, bessere Umweltschützerin und bessere Produzentin angesehen. Hinzu kommt, dass scheinbar noch immer jeder chinesischen Investition in Europa aus Prinzip Betriebs- oder Staatssionage vorgeworfen wird. Vor allem müssen ausländische – und das betrifft viele deutsche – Unternehmen in China weiterhin in ein Joint Venture mit einer chinesischen Firma gehen. Dass chinesische Firmen in Europa anderen Regulierungsformen unterliegen, als sie selber in China, nehmen deutsche Firmen dem chinesischen Counterpart von vornherein übel.

Wie so oft in der deutschen Wirtschaftspolitik zeigt sich eine Hass-Liebe mit China. Vor allem die Politik betonte, China sei ein Partner. Groß ist die Angst, dass nach dem Handelskrieg mit den USA nun auch ein Handelskrieg zwischen der EU und China beginnen könne. Und so kam keiner der RednerInnen aus Politik umher zu betonen, wie wichtig fairer, regelbasierter Freihandel sei.

Was mitschwingt, wieder einmal: Man braucht die chinesische Wirtschaft, aber bitteschön nur in China. Auf dem Weltmarkt soll fairer Wettbewerb gelten, der aber nicht die Kapitalstärksten fördern soll. Der Staat soll regulieren, aber vor allem im Sinne der deutschen Industrie, denn die beschafft immerhin die Arbeitsplätze, wobei: Bei Tarifbindung für Hafenarbeiter hört das dann allerdings wieder auf.



Marie-Luise Abshagen

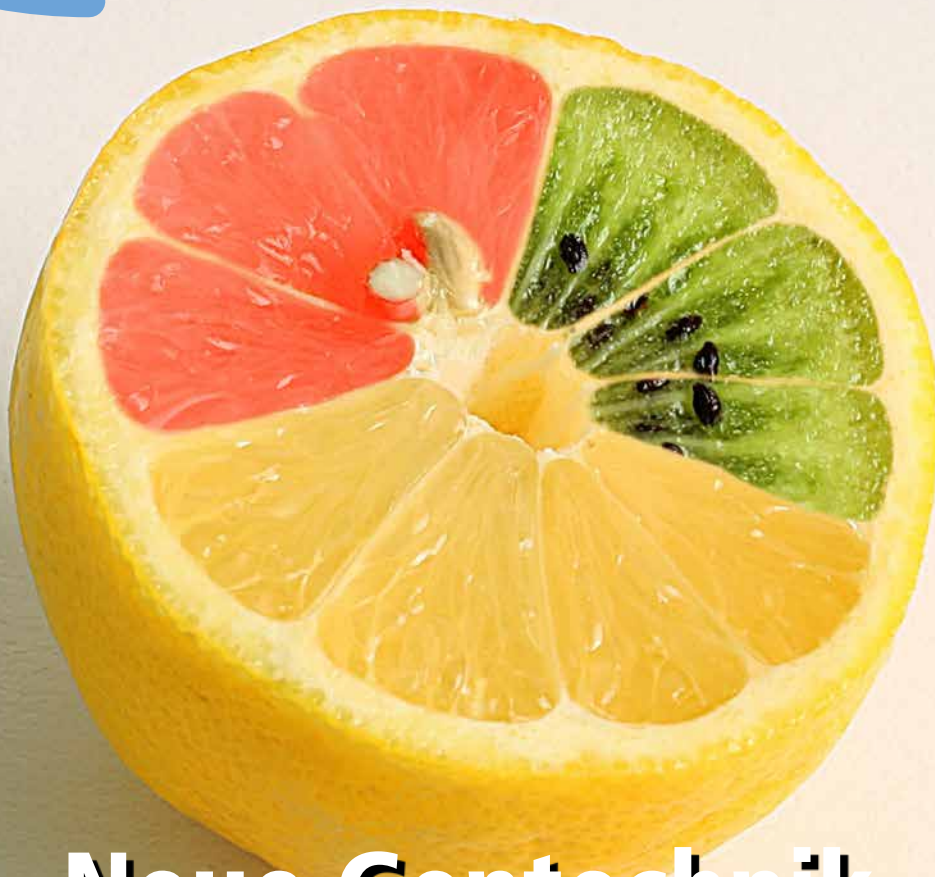
Die Autorin arbeitet als Referentin im Forum Umwelt und Entwicklung & koordiniert dessen AG Tiefseebergbau.

1 Unctad (2011): [https://unctad.org/en/Docs/rmt2011ch2\\_en.pdf](https://unctad.org/en/Docs/rmt2011ch2_en.pdf); UNCTAD (2018): [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf).

2/2019

# RUNDBRIEF

Forum Umwelt & Entwicklung



## Neue Gentechnik

### Zwischen Labor, Konzernmacht und bäuerlicher Zukunft

Seite 4

**Das neue Lieblingswerkzeug  
der Biotechnologie:  
Grundlagen neuer  
Gentechnik**

Seite 10

**Neue Gentechnikverfahren  
und Pflanzenzucht: Patente-  
Kartell für Großkonzerne**

Seite 18

**Gefährliche Scheinlösung:  
Mit neuer Gentechnik die  
Welternährung sichern?**

Seite 20

**Kolonialherrschaft im  
neuen Gewand: Afrika  
als Versuchsfeld für neue  
Gentechnik**

ISSN 1864-0982