

Potenzialanalyse für die maritime Wirtschaft in Schleswig-Holstein und in Deutschland

im Auftrag der WTSH, Kiel



Marketing Consulting
Michael Jarowinsky
Kaiserstr. 4 • D-24143 Kiel
E-Mail: info@jarowinsky-marketing.de
Telefon: 0431-775 4541



BALance Technology Consulting GmbH
Contrescarpe 33, 28203 Bremen, Germany
E-Mail: balance@balance-bremen.de
Telefon: 0421-33517-0

20.04.2005

Inhalt

1	Vorbemerkungen	3
2	Definition der maritimen Wirtschaftsbereiche	4
3	Gesamtergebnis	6
4	Vergleich wesentlicher Daten	9
4.1	Deutschland	9
4.2	Schleswig-Holstein.....	11
4.3	Internationaler Vergleich	14
5	Schlussfolgerungen – Handlungsempfehlungen	17
5.1	Maritime Wirtschaftsbereiche - Marktbetrachtung.....	17
5.2	Umsetzungsempfehlungen	19
6	Analyse der maritimen Wirtschaftsbereiche	22
6.1	Marineausgaben	22
6.2	Seeschifffahrt	25
6.3	Binnenschifffahrt	30
6.4	Yacht- und Bootsbau.....	34
6.5	Schiffbau	36
6.6	Maritime Ausrüstungen/Schiffbauzulieferindustrie	40
6.7	Offshore-Technologien und Unterwassertechnik (Öl und Gas).....	45
6.8	Wasserbau, Küsteningenieurwesen.....	47
6.9	Häfen.....	51
6.10	Aquakultur.....	55
6.11	Fischerei	58
6.12	Fischverarbeitung und Handel.....	61
6.13	Offshore Wind	65
6.14	Maritime Dienstleistungen.....	69
6.15	Ausbildung und Forschung	75
6.16	Maritimer Tourismus	77
7	Anhang 1 – Gesamtdarstellung der maritimen Wirtschaftsbereiche	81
7.1	Deutschland	81
7.2	Schleswig-Holstein.....	82
8	Anhang 2 – Marine Equipment Industry in Europe - The Size of the Industry - Statistical Analysis	83
9	Anhang 3 - Statistische Daten zu Hafenwirtschaft in Schleswig-Holstein	95

1 Vorbemerkungen

Die Aufgabe war eine gesamtheitliche Potenzialanalyse für vorgegebene maritime Wirtschaftsbereiche in Deutschland und Schleswig-Holstein. Dabei konzentriert sich der vorliegende Auftrag im Wesentlichen auf die Erhebung der wirtschaftlichen Kennzahlen und bezieht sich in den Handlungsempfehlungen auf Kernaussagen.

Zur Bewertung der einzelnen maritimen Wirtschaftsbereiche wurde eine „Deskanalyse“ durchgeführt, d.h. eine Bewertung auf der Basis des verfügbaren Materials ohne eigene weitere Feldanalysen. Zusätzlich wurde in Schleswig-Holstein eine Reihe von Expertengesprächen zu wichtigen maritimen Wirtschaftsbereichen durchgeführt.

Für die Analyse der einzelnen maritimen Wirtschaftsbereiche in Deutschland und Schleswig-Holstein wurden die folgenden Ansätze verfolgt und Quellen herangezogen:

Basis für die Bewertung waren verschiedene Statistiken der OECD, EUROSTAT, des Statistischen Bundesamtes und des Statistischen Landesamtes Hamburg und Schleswig-Holstein. Hierzu gehören die Produktionsstatistik, die Gewerbesteuerstatistik und die Umsatzsteuerstatistik. Aus diesen Statistiken wurden insbesondere Informationen über Umsätze und die Anzahl der tätigen Unternehmen genutzt. Darüber hinaus stellte die Agentur für Arbeit sehr ausführliche Zahlen aus der Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zur Verfügung. Weiterhin wurden statistische Daten von maritimen Fachverbänden sowie von Ministerien, Behörden und Institutionen für die Bewertung maritimer Wirtschaftsbereiche herangezogen. Sofern keine weiteren Daten zur Verfügung standen, wurden von den Autoren auf der Basis der vorgenannten Quellen sowie eigener langjähriger Marktkenntnisse Ableitungen und Abschätzungen vorgenommen.

Für die untersuchten maritimen Wirtschaftsbereiche wurden Zahlen zu den Gesamtumsätzen der Unternehmen (einschließlich der Exportumsätze) sowie Haushaltszahlen von Ministerien, Behörden und Institutionen recherchiert und dargestellt. Eine weitergehende Bewertung technologischer sowie FuE-Anforderungen der untersuchten Wirtschaftsbereiche war nicht Auftragsgegenstand. Für die Bewertung des Zukunftspotenzials empfehlen die Autoren, eine derartige Analyse zum Gegenstand zielgerichteter Vertiefungen und Spezifizierungen der einzelnen maritimer Wirtschaftsbereiche im Rahmen der Arbeit eines maritimen Clusters zu machen.

Zu den einzelnen maritimen Wirtschaftsbereichen wurden im Detail Zahlen zur Anzahl der Unternehmen und der Beschäftigten erfasst. Einbezogen wurden weiterhin die Beschäftigten in Ministerien, Behörden und Institutionen, sofern diese einzelnen maritimen Wirtschaftsbereichen zugeordnet werden konnten. Alle ermittelten Daten und Angaben beziehen sich auf den jeweiligen maritimen Wirtschaftsbereich. Für Schleswig-Holstein wurden zu wichtigen maritimen Wirtschaftsbereichen wesentliche Marktteilnehmer genannt. Weitergehende Ableitungen und Analysen bis auf die Unternehmensebene, die nicht Gegenstand der Potenzialanalyse waren, z.B. zu Märkten, Schlüsseltechnologien und Entwicklungspotenzialen müssen aufbauend auf die vorgelegte Studie im Einzelnen von den maritimen Wirtschaftsbereichen oder den Unternehmen durchgeführt werden.

Entsprechend den Vorgaben wurden zu den untersuchten Wirtschaftsbereichen Zeitreihen zu Umsätzen, Beschäftigten und Anzahl der Unternehmen erstellt. Sofern keine verwertbare statistische Datenbasis vorhanden war, wurden zu einzelnen Jahren entsprechende Abschätzungen vorgenommen. Das Problem möglicher Doppelzählungen konnte nicht für alle Wirtschaftsbereiche vollständig ausgeräumt werden. Dies gilt insbesondere für Bereiche der Zulieferindustrie, für die keine statistischen Basisdaten vorliegen. Die Autoren schätzen das Problem aber als vergleichsweise klein ein.

Im Punkt Vergleich wesentlicher Daten wurde eine Gesamtbewertung der maritimen Verbundwirtschaft als auch der einzelnen maritimen Wirtschaftsbereiche vorgenommen. Dabei wurden vergleichsweise die verfügbaren Kennzahlen aus der Douglas Westwood-Studie für die maritimen Wirtschaftsbereiche weltweit zu den hier erhobenen Zahlen für Schleswig-Holstein ins Verhältnis gesetzt und diskutiert.

In den Ergebnis- und Vergleichsübersichten wurde aus branchensystematischen Gründen auf eine Einbeziehung von Fischverarbeitung und -handel verzichtet.

2 Definition der maritimen Wirtschaftsbereiche

Tabelle 1: Definition der untersuchten maritimen Wirtschaftsbereiche

Maritimer Wirtschaftsbereich	Definition
Marine/Marineausgaben	Relevante Teile des Verteidigungshaushaltes für Schiffe und Marinegerät, Personalbestand der Marine an Soldaten und Zivilbeschäftigten
Seeschifffahrt	Umsatz der Reedereien, Schiffsmakler sowie weiteren Dienstleister in der Seeschifffahrt
Binnenschifffahrt	Umsatz der Reedereien, Schiffsmakler sowie weiteren Dienstleister in der Binnenschifffahrt
Yacht- und Bootsbau	Umsatz für den Neubau von Yachten und Sportbooten (ohne Superyachten)
Schiffbau	Bau, Umbau und Reparatur von Seeschiffen und Binnenschiffen, Superyachten und Marineschiffen
Maritime Ausrüstungen/ Schiffbauzulieferindustrie	Umsatz der Zulieferindustrie für den Handels- und Marineschiffbau sowie den After Sales-Service sowie weiterer maritimer Ausrüstungen für die Leit- und Sicherheitstechnik, die hydrographische Vermessung und weitere landgestützte maritime Anwendungen
Offshore- und Unterwassertechnologien (Öl und Gas)	Umsatz der deutschen Zulieferindustrie für die Offshoreindustrie (Öl und Gas) sowie weitere Anwendungen (z.B. Seekabel); Investitionen und laufende Betriebskosten für die Offshoreförderung in Deutschland
Wasserbau/ Küsten- ingenieurwesen	Relevante Umsätze und Haushalte für Betrieb, Erhaltung und Ausbau von Bundwasserstrassen, Küstenschutz und Deichbau, Integriertes Küstenzonenmanagement
Häfen	Umsätze für Frachtumschlag, Lagerei und Dienstleistungen, die im direkten Zusammenhang mit dem Hafenbetrieb stehen
Aquakultur	Fisch- und Muschelzucht, Binnenfischerei
Fischerei	Hochseefischerei
Fischverarbeitung	Verarbeitung von Fisch und Fischerzeugnissen

Maritimer Wirtschaftsbereich	Definition
Offshore Wind	Herstellung von Windkraftanlagen und Komponenten sowie Umsatz aller Zulieferungen und Dienstleistungen mit direktem Bezug zur Offshore Windenergie
Maritime Dienstleistungen	Schiffsbanken und Schiffsfianzierung, Schiffsemissionshäuser, weitere maritimen Finanzierungen, Versicherungen und Rechtsberatung mit maritimem Bezug, Klassifikationsgesellschaften, Verbände, Organisationen, maritimer Journalismus
Hydrographische Vermessung	Dienstleistungen für die hydrografische Vermessung durch Behörden und die Wirtschaft, direkt zugehörige Aus- und Weiterbildungen
Ausbildung und Forschung	Aus- und Weiterbildung von Schifffahrts- und weiterem maritimem Personal, Studium, Haushalte von Meeresforschungs- und weiteren maritimen Forschungsinstituten
Maritimer Tourismus/ Kreuzfahrttourismus	Wassersportwirtschaft (z.B. Tauchen, Surfen, Segeln, Angeln), Marinas und entsprechenden Dienstleistungen, Kauf, Verkauf und Reparatur/Service für Sportboote, Sportbootrelevante Zulieferungen, Umsätze aus dem Kreuzfahrttourismus

3 Gesamtergebnis

Die nachfolgenden Tabellen weisen als Gesamtergebnis die wirtschaftlichen Kennzahlen für die maritimen Wirtschaftsbereiche in Deutschland und Schleswig Holstein aus. Dabei kann für Deutschland für 2003 in etwa ein Gesamtumsatz von 36 Mrd. Euro festgestellt werden, der von ca. 215.000 Beschäftigten in ca. 9.000 Unternehmen erwirtschaftet wird. Die Zahlen für Deutschland und Schleswig-Holstein würden sich noch signifikant erhöhen, wenn in der Zusammenfassung nicht berücksichtigte Wirtschaftsbereiche wie die Fischverarbeitung, der Fischgroß- und –einzelhandel (vgl. hierzu Kapitel 6.12) mit in die Betrachtung einbezogen würden. Allein diese Zahlen würden den Umsatz um ca. 4 Mrd. Euro erhöhen und die Beschäftigung um ca. 18.000. Die Einbeziehung von hafen- und schiffahrtsbezogene Logistikfunktionen (insbesondere Speditionen und Lagerei) würden weitere signifikante Beiträge leisten. Diese Zahlen sind in der Bewertung ausgelassen worden, weil sie in der Wertschöpfungskette nachgelagert und in der Systematik nicht vereinbart wurden.

Auf der Basis der erstgenannten Zahlen beträgt der Anteil der maritimen Wirtschaft am deutschen Bruttoinlandsprodukt in 2003 damit ca. 1,7%. Der Wert würde auf über 2% ansteigen, wenn die oben genannten Bereiche mit eingerechnet würden. Die Autoren gehen davon aus, dass unter Zugrundelegung von Prognosen für die einzelnen maritimen Wirtschaftsbereiche bis zum Jahr 2010 von einer Entwicklung des Gesamtumsatzes der maritimen Verbundwirtschaft in Deutschland auf bis zu 43 Mrd. € gerechnet werden kann. Dieses Wachstum wird hauptsächlich von den maritimen Sektoren Schifffahrt und Häfen, Offshore Wind, verschiedenen Bereichen der Zulieferindustrie (einschließlich Offshore) sowie dem maritimen Tourismus getragen. Der jeweilige Umsatztrend ist für die maritimen Wirtschaftsbereiche in den untenstehenden Tabellen in der letzten Spalte jeweils qualitativ dargestellt. Für eine detaillierte Bewertung sind weitere Analysen notwendig, die pro Wirtschaftsbereich Innovations- und Technologietrends, wirtschaftliche Makroentwicklungen, spezifische Markt- und Risikoanalysen sowie besondere Stärken und Schwächen der im Land vorhandenen Unternehmen und Einrichtungen in die Bewertung einbeziehen sollten.

Im Vergleich zu maritimen Clustern in anderen europäischen Ländern nimmt Deutschland eine Spitzenposition ein. Allerdings müssten die in der folgenden Tabelle zum Vergleich genannten Zahlen aus Clusteranalysen der verschiedenen Länder weiter analysiert werden, um eine genaue Vergleichbarkeit zu ermöglichen.

- Deutsches Maritimes Cluster (erweiterte Betrachtung), 277.000 Beschäftigte, 43,9 Mrd. € Umsatz, 2,0% GDP 2003
- Dutch Maritime Cluster, 137.000 Beschäftigte, 14,9 Mrd. € Umsatz, 2,5% GDP
- Finish Maritime Cluster, 2.532 Unternehmen, Umsatz 11.4 Mrd. €, 47.000 Beschäftigte
- Norwegian Maritime Cluster, 25 Mrd. € Umsatz, 7% GDP
- London's Maritime Services Cluster, 1.757 Unternehmen, Umsatz 9,4 Mrd. GBP von 50% der Firmen
- French Maritime Cluster, 310.000 Beschäftigte, 35 Mrd. € Umsatz, 2-2,5% GDP
- Italian Maritime Cluster, 356.000 Beschäftigte, 36,3 Mrd. € Umsatz, 2,3 % GDP
- British Maritime Cluster, 423.000 Beschäftigte, 28 Mrd. GBP Umsatz, 3-4% GDP

Im Vergleich dazu steht ein Gesamtumsatz der maritimen Wirtschaft in Schleswig-Holstein in 2003 in Höhe von ca. 5,3 bis 5,5 Mrd. €, der von 44.000 bis 47.000 Beschäftigten in 1.300 bis 1.500 Unternehmen erwirtschaftet wird.

Der Anteil der maritimen Verbundwirtschaft am schleswig-holsteinischen Bruttoinlandsprodukt betrug 2003 etwa 8,2 bis 8,5% und lag damit erheblich über den gesamtdeutschen Vergleichswerten. Der Gesamtumsatz der maritimen Wirtschaft in Schleswig-Holstein kann sich nach Abschätzung der Autoren bis zum Jahr 2010 auf 6,1 bis 6,5 Mrd. € erhöhen.

Tabelle 2: Umsätze, Unternehmen und Beschäftigte der maritimen Verbundwirtschaft in Deutschland im Jahr 2003

Maritimer Wirtschaftsbereich	Umsatz bzw. Haushalt (in Mio. € gerundet)	Anzahl der Unternehmen	Beschäftigte	Umsatz-trend bis zum Jahr 2010
1. Marine/Marineausgaben	1.592,7		28.979	→
2. Seeschifffahrt	10.672,5	1.716	24.681	↗
3. Binnenschifffahrt	1.571,0	1.488	8.712	→
4. Yacht- und Bootsbau	837,7	529	4.444	↗
5. Schiffbau	3.520,5	102	21.197	→
6. Maritime Ausrüstungen/ Schiffbauzulieferindustrie	8.300,0		66.400	↗
7. Offshore- und Unterwassertechnologien (Öl und Gas)	700,0	100	5.600	↗
8. Wasserbau/ Küsteningenieurwesen	2.719,3	420	9.329	↘
9. Häfen	1.513,5	424	15.536	↗
10. Aquakultur	121,5	322	974	↗
11. Fischerei	299,6	602	4.022	→
12. Offshore Wind	51,5		936	↑
13. Maritime Dienstleistungen	507,0	3.133	6.200	↗
14. Hydrographische Vermessung	120,0	70	500	↗
15. Ausbildung und Forschung	415,0	78	4.384	→
16. Maritimer Tourismus	2.872,3		13.506	↗
Gesamt	35.814,1	8.984	215.400	↗

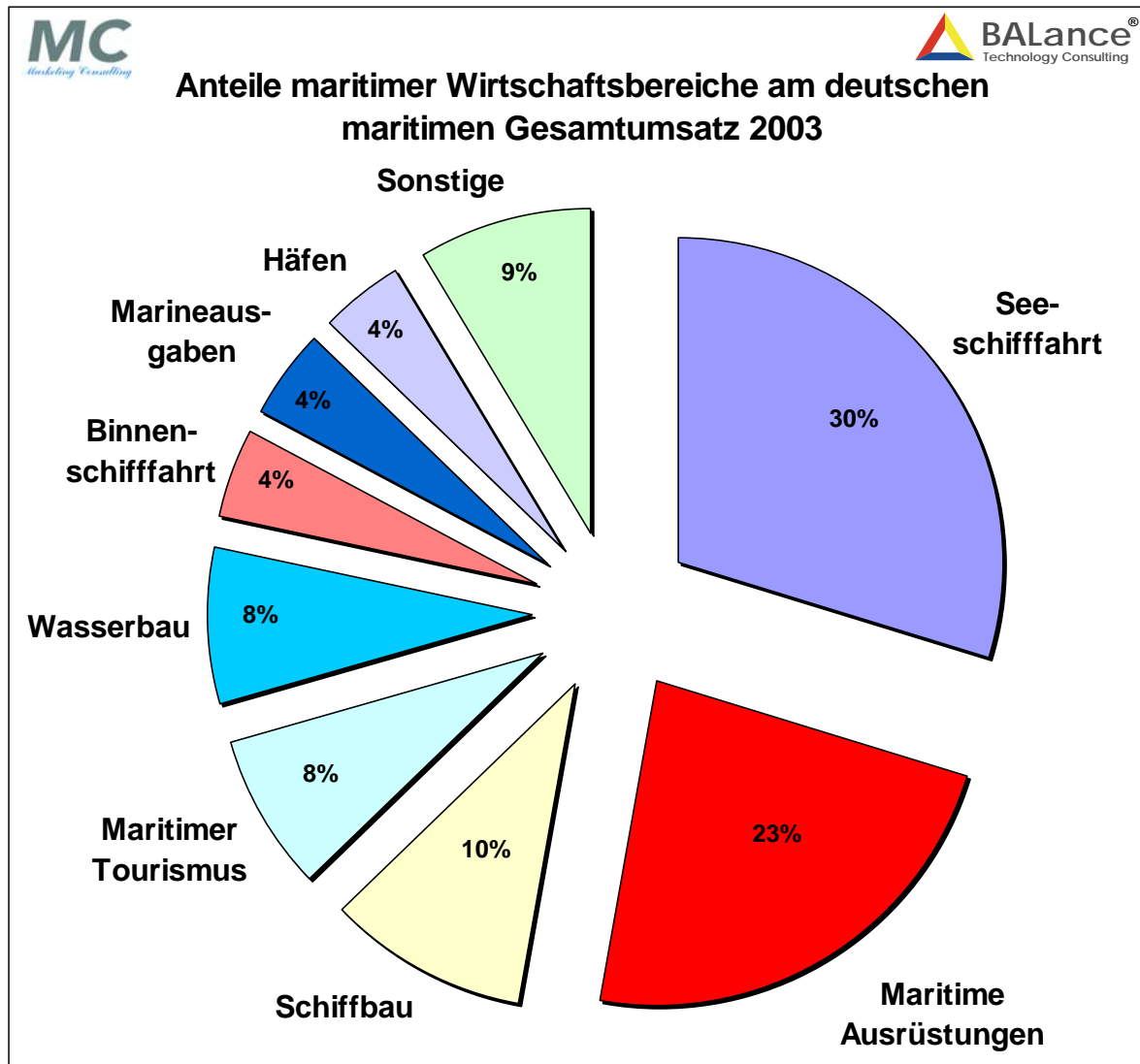
Tabelle 3: Umsätze, Unternehmen und Beschäftigte der maritimen Verbundwirtschaft in Schleswig-Holstein im Jahr 2003

Maritimer Wirtschaftsbereich	Umsatz bzw. Haushalt (in Mio. € gerundet)	Anzahl der Unternehmen	Beschäftigte	Umsatztrend bis zum Jahr 2010
1. Marine/Marineausgaben			9.000-10-000	
2. Seeschifffahrt ¹⁾	1.600,9	239	5.994	↗
3. Binnenschifffahrt	119,1	79	247	→
4. Yacht- und Bootsbau	25-30	30-40	200-250	↗
5. Schiffbau	1.105,1	15	5.590	→
6. Maritime Ausrüstungen/ Schiffbauzulieferindustrie	1.328,0	140-150	12.000-13.000	↗
7. Offshore- und Unter- wassertechnologien (Öl und Gas)	102,0	20-25	225	↗
8. Wasserbau/ Küsteningenieurwesen	226,1		2.450	↘
9. Häfen	300-350	50-80	3.000-3.500	↗
10. Aquakultur	20-25	136	372	↗
11. Fischerei	48,4	213	1.398	→
12. Offshore Wind	2-3	20-30	150-200	↑
13. Maritime Dienstleistungen	25-30	120-150	300	→
14. Hydrographische Vermessung	10-15	8-10	20-30	↗
15. Ausbildung und Forschung	110-120	20-25	1.100-1.200	→
16. Maritimer Tourismus	290-430	250-300	1.500-2.000	↗
Gesamt	5.311,6 - 5.532,6	1.340 - 1.492	43.546 - 46.756	↗

¹⁾ Einschließlich der Schiffsverkehre durch den Nord-Ostsee-Kanal

4 Vergleich wesentlicher Daten

4.1 Deutschland



Basis für diese Grafik ist ein ermitteltes Umsatzpotenzial der deutschen maritimen Verbundwirtschaft für das Jahr 2003 von knapp 36 Mrd. €. Bis zum Jahr 2010 wird ein weiteres Wachstum auf ca. 43 Mrd. € prognostiziert. Nicht eingerechnet wurden die Bereiche Fischverarbeitung, Fischgroß- und -einzelhandel sowie Logistikfunktionen (vgl. Kapitel 6).

Die für Deutschland umsatzstärksten maritimen Wirtschaftsbereiche sind die Seeschifffahrt, die Schiffbauzulieferindustrie, der Schiffbau, die Hafenwirtschaft, der maritime Tourismus sowie Wasserbau/Küsteningenieurwesen. Für 2003 ergeben sich folgende Daten:

▪ Seeschifffahrt	(10,7 Mrd. €)
▪ Maritime Ausrüstungen/Schiffbauzulieferindustrie	(8,3 Mrd. €)
▪ Schiffbau	(3,5 Mrd. €)
▪ Maritimer Tourismus	(2,9 Mrd. €)
▪ Wasserbau	(2,7 Mrd. €)
▪ Häfen	(1,5 Mrd. €)
Summe	(29,6 Mrd. €).

Auf diese 6 Wirtschaftsbereiche entfielen ca. 82% des gesamten maritimen Umsatzes in Deutschland. Dabei belief sich allein der Anteil von Seeschifffahrt, Schiffbauzulieferindustrie und Schiffbau auf über 60%.

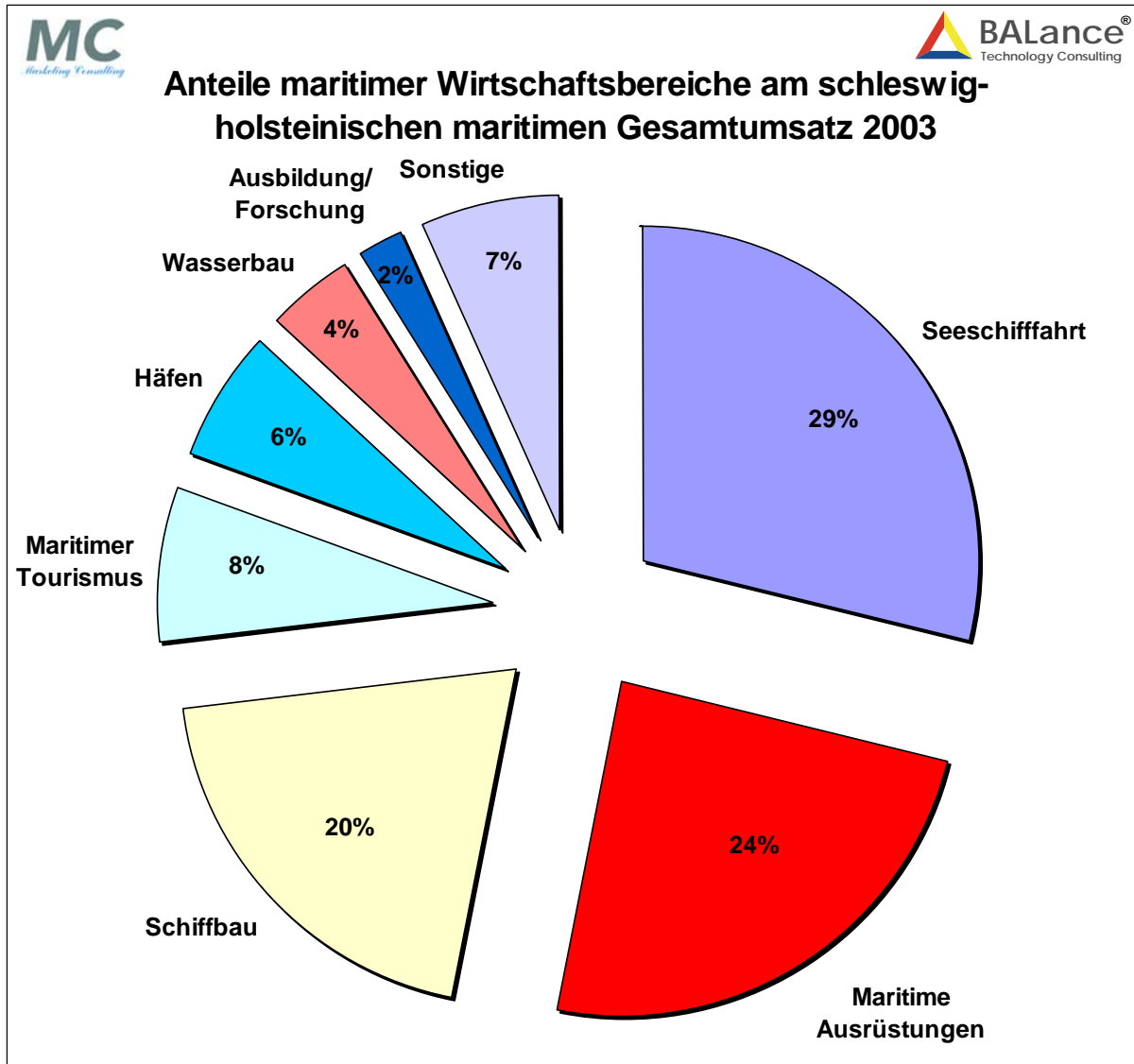
Hinsichtlich des Arbeitsplatzanteils ergibt sich mit einem Anteil der genannten Bereiche von über 60% an allen maritimen Arbeitsplätzen in Deutschland eine ähnliche Situation wie auch in Schleswig-Holstein. Auf die deutsche Marine entfielen 2003 mit knapp 29.000 Arbeitsplätzen ca. 13% aller Arbeitsplätze in der maritimen Verbundwirtschaft. Die gesamten Marineausgaben beliefen sich im gleichen Jahr auf knapp 1,6 Mrd. €.

Von anteilig größerer Bedeutung in der deutschen maritimen Wirtschaft im Vergleich zu Schleswig-Holstein sind insbesondere folgende Bereiche:

- Binnenschifffahrt
- Yacht- und Bootsbau
- Offshore- und Unterwassertechnologien
- Maritime Dienstleistungen.

Die vorliegende Bewertung konzentriert sich auf wesentliche Aussagen zu Umsatzpotenzialen, Beschäftigten sowie zur Anzahl der Unternehmen. Eine weitergehende Einschätzung der technologischen Potenziale der einzelnen maritimen Wirtschaftsbereiche war nicht Gegenstand der Potenzialanalyse.

4.2 Schleswig-Holstein



Basis für diese Grafik ist ein ermitteltes Umsatzpotenzial der gesamten maritimen Verbundwirtschaft in Schleswig-Holstein von insgesamt 5,3 – 5,5 Mrd. € im Jahr 2003. Bis zum Jahr 2010 wird ein weiteres Wachstum auf 6,1 – 6,5 Mrd. € erwartet. Die vorliegende Bewertung zu Schleswig-Holstein konzentriert sich gleichfalls auf wesentliche Aussagen zu Umsatzpotenzialen, Beschäftigten und der Anzahl der Unternehmen.

Die maritimen Wirtschaftsbereiche in Schleswig-Holstein mit den höchsten Umsatzpotenzialen im Jahr 2003 waren:

- Seeschifffahrt (1,6 Mrd. €)
- Maritime Ausrüstungen/Schiffbauzulieferindustrie (1,3 Mrd. €)
- Schiffbau (1,1 Mrd. €)
- Häfen (0,3-0,35 Mrd. €)
- Maritimer Tourismus (0,3-0,4 Mrd. €)

Summe (4,6 – 4,8 Mrd. €)

Auf diese 5 Wirtschaftsbereiche entfielen somit für das Jahr 2003 ca. 87% des maritimen Gesamtumsatzes in Schleswig-Holstein. Hinsichtlich der Arbeitsplätze liegt der Anteil dieser Wirtschaftsbereiche bei ca. 65 % aller maritimen Arbeitsplätze in Schleswig-Holstein. Bei der Arbeitsplatzbetrachtung muss allerdings berücksichtigt werden, dass allein auf die schleswig-holsteinischen Marinestandorte ca. 20% aller maritimen Arbeitsplätze in Schleswig-Holstein entfallen.

Bezogen auf alle maritimen Unternehmen in Schleswig-Holstein machen die 5 umsatzstärksten Wirtschaftsbereiche etwa 50% des gesamten Unternehmensbestandes aus. Verglichen mit der insgesamt überwiegend klein- und mittelständisch geprägten maritimen Wirtschaft in Schleswig-Holstein ist insbesondere in der Schiffbauzulieferindustrie, dem Schiffbau, der Seeschifffahrt und der Hafenwirtschaft auch eine Anzahl von größeren Unternehmen mit internationaler Marktbedeutung anzutreffen.

Die 5 genannten maritimen Wirtschaftsbereiche spielen auch im Vergleich mit der deutschen maritimen Wirtschaft eine bedeutende Rolle, was die nachfolgenden Anteile verdeutlichen:

Tabelle 4: Anteile wichtiger maritimer Wirtschaftsbereiche in Schleswig-Holstein an der gesamten deutschen maritimen Wirtschaft im Jahr 2003 (in %, Deutschland gesamt jeweils 100%, zum Vergleich sind in Klammern die absoluten Werte für Schleswig-Holstein aufgeführt)

Maritimer Wirtschaftsbereich	Umsätze	Unternehmen	Beschäftigte
Seeschifffahrt	15% (ca. 1,6 Mrd. €)	14% (ca. 240)	24% (ca. 6.000)
Schiffbau	31% (ca. 1,1 Mrd. €)	15% (15)	26 (ca. 5.600)
Maritime Ausrüstungen/ Schiffbauzulieferindustrie	16% (ca. 1,3 Mrd. €)	10% (140-150)	18-21% (12.-14.000)
Häfen	19-23% (0,3-0,35 Mrd. €)	11-18% (50-80)	19-22% (3.-3.500)
Maritimer Tourismus	10-15% (0,3 ,0,4 Mrd. €)	15-16% (250-300)	11-15% (1.500-2.000)
Maritime Verbundwirtschaft gesamt	ca. 15% (4,6-4,8 Mrd. €)	15-17% (700-800)	20-22% (28.100-31.100)

Quelle: Eigene Zusammenstellung auf der Basis der Ergebnisse der vorliegenden Studie

Bei der Bewertung der maritimen Beschäftigungssituation in Schleswig-Holstein muss wiederum auf die regionale Bedeutung der Marine verwiesen werden, weil fast 1/3 aller bundesweiten Dienstposten und Zivilbeschäftigten in der Bundesmarine auf Schleswig-Holstein entfallen.

Als weiterer, auch mit Blick auf den Umsatz- und Beschäftigtenanteil am deutschen Gesamtmarkt wichtige Wirtschaftsbereich, muss die Ausbildung und Forschung in den Schleswig-Holstein genannt werden. Mit einem Umsatz/Haushalt von 110-120 Mio. € liegt der Anteil bezogen auf Deutschland bei knapp unter 30%. In diesem Wirtschaftsbereich sind 1.100-1.200 Mitarbeiter beschäftigt, der Beschäftigtenanteil bezogen auf Deutschland gesamt beträgt ca. 25 %. Besonders hervorzuheben in der Ausbildung und Forschung sind die schleswig-holsteinischen Kompetenzen in der Meeresforschung, der Windenergie und teilweise in der Schiffbau- und Schifffahrt Ausbildung.

Die anderen maritimen Wirtschaftsbereiche in Schleswig-Holstein verfügen entweder über geringere Umsatzanteile (bezogen auf Deutschland) oder aber über deutlich geringere absolute Umsatzpotenziale.

Von unterdurchschnittlicher Bedeutung im gesamtdeutschen Vergleich sind in Schleswig-Holstein die Wirtschaftsbereiche Binnenschifffahrt, Offshore- und Unterwassertechnologien (bezogen auf den Zulieferanteil) und maritime Dienstleistungen.

Eine wichtige Rolle spielt in Schleswig-Holstein der Bereich Wasserbau/Küsteningenieurwesen mit einem beträchtlichen absoluten Niveau von über 200 Mio. € pro Jahr. Dies bezieht sich allerdings im Wesentlichen auf die staatlichen Haushaltsbudgets der Wasser- und Schifffahrtsgeschäftsbereich Nord und des Innenministeriums.

Ein detaillierter Vergleich des Zukunftsmarktes Offshore Wind ist mangels belastbarer Daten gegenwärtig nur schwer möglich. In jedem Fall werden hier für Schleswig-Holstein erhebliche Umsatz- und Arbeitsplatzpotenziale in den kommenden Jahren erwartet.

4.3 Internationaler Vergleich

In einer Gesamtbewertung des maritimen Weltmarktes erreichten Westeuropa, Deutschland und Schleswig-Holstein bezogen auf das Umsatzpotenzial folgende Anteile für das Vergleichsjahr 2003:

- Westeuropa 35,8%
- Deutschland 3,9%
- Schleswig-Holstein 0,7%.

Die bezogen auf die jeweiligen Weltmarktanteile für Deutschland wichtigsten maritimen Wirtschaftsbereiche sind:

- Schiffbauzulieferindustrie 15,2%
- Maritime Dienstleistungen 8,5%
- Häfen 5,9%
- Hydrographische Vermessung 5,6%
- Yacht- und Bootsbau 5,4%
- Schiffbau 5,2%
- Seeschifffahrt 4,4%
- Ausbildung und Forschung 3,5%.

Eine im internationalen Markt geringe Rolle mit Weltmarktanteilen von 1% bzw. darunter spielen in Deutschland bislang die maritimen Wirtschaftsbereiche Offshore- und Unterwassertechnologien, Aquakultur und Fischerei.

Entsprechend den in den Punkten 4.1. und 4.2. vorgenommenen Bewertungen trifft diese vorgenannte Einschätzung im wesentlichen auch auf Schleswig-Holstein zu. Nach den vorliegenden statistischen Auswertungen im internationalen Maßstab lassen sich für 2003 folgende Weltmarktanteile für Schleswig-Holstein nach Wirtschaftsbereichen ausweisen:

- Schiffbauzulieferindustrie 2,4%
- Schiffbau 1,6%
- Häfen 1,4%
- Ausbildung und Forschung 1,0%
- Hydrographische Vermessung 0,7%
- Seeschifffahrt 0,7%
- Maritime Dienstleistungen 0,5%
- Maritimer Tourismus 0,3%
- Yacht- und Bootsbau 0,2%
- Offshoretchnologien 0,1%
- Aquakultur 0,1%
- Fischerei 0,1%.

Tabelle 5: Wirtschaftliche Kennziffern und Entwicklungspotenziale maritime Wirtschaftsbereiche bis 2010 weltweit und für Schleswig-Holstein (Umsatzangaben jeweils in 1.000 €)

Maritimer Wirtschaftsbereich		Welt (Douglas Westwood)		Schleswig-Holstein	
		2003	Wachstum 2005 - 2010	2003	Wachstum 2003 - 2010
01. Marine/Marineausgaben - Marineschiffbau	Umsatz [1000€]	31.032.410	26%	0	-
	Anzahl der Unternehmen	-	-	-	-
	Beschäftigte	-	-	9.000-10.000	-11% ~ -10%
02. Seeschifffahrt - 03. Binnenschifffahrt	Umsatz [1000€]	243.000.000	13%	1.600.874	14%
	Anzahl der Unternehmen	-	-	239	4%
	Beschäftigte	-	-	5.994	-3%
04 Yacht- und Bootsbau	Umsatz [1000€]	12.766.517	43%	25.000-30.000	20% ~ 33%
	Anzahl der Unternehmen	-	-	30-40	13% ~ 17%
	Beschäftigte	-	-	200-250	20% ~ 25%
05. Schiffbau	Umsatz [1000€]	36.971.392	-8%	1.105.100	0%
	Anzahl der Unternehmen	-	-	15	-20%
	Beschäftigte	-	-	5.590	-26%
06 . Maritime Ausrüstungen/Schiffbauzulieferindustrie	Umsatz [1000€]	64.950.716	5%	1.328.000	15%
	Anzahl der Unternehmen	-	-	140-150	7% ~ 7%
	Beschäftigte	-	-	12.000-13.000	15% ~ 17%
07. Offshoretechnologien (Öl+Gas)	Umsatz [1000€]	94.715.442	12%	102.000	14%
	Anzahl der Unternehmen	-	-	20-25	40% ~ 50%
	Beschäftigte	-	-	225	27%
08. Wasserbau/Küsteningenieurwesen	Umsatz [1000€]	-	-	226.072	-10%
	Anzahl der Unternehmen	-	-	0	0%
	Beschäftigte	-	-	2.450	-6% ~ -2%
09. Häfen	Umsatz [1000€]	25.630.200	23%	300.000-350.000	14% ~ 17%
	Anzahl der Unternehmen	-	-	50-80	13% ~ 20%
	Beschäftigte	-	-	3.000-3.500	14% ~ 17%

Maritimer Wirtschaftsbereich		Welt (Douglas Westwood)				Schleswig-Holstein			
		2003	Wachstum 2005 - 2010			2003	Wachstum 2003 - 2010		
10. Aquakultur	Umsatz [1000€]	22.957.469	21%		20.000-25.000	20% ~ 25%			
	Anzahl der Unternehmen	-	-	-	136	3% ~ 10%			
	Beschäftigte	-	-	-	372	8% ~ 13%			
11. Fischerei	Umsatz [1000€]	61.768.279	-4%		48.441	-6%			
	Anzahl der Unternehmen	-	-	-	213	-15%			
	Beschäftigte	-	-	-	1.398	-10%			
12. Offshore Windenergie	Umsatz [1000€]	420.954	815%		2.000-3.000	5900% ~ 7067%			
	Anzahl der Unternehmen	-	-	-	20-30	233% ~ 300%			
	Beschäftigte	-	-	-	150-200	900%			
13. Maritime Dienstleistungen	Umsatz [1000€]	5.996.804	13%		25.000-30.000	20% ~ 33%			
	Anzahl der Unternehmen	-	-	-	120-150	20% ~ 25%			
	Beschäftigte	-	-	-	300	17%			
14. Hydrographische Vermessung	Umsatz [1000€]	2.132.609	15%		10.000-15.000	33% ~ 50%			
	Anzahl der Unternehmen	-	-	-	8-10	20% ~ 25%			
	Beschäftigte	-	-	-	20-30	33% ~ 50%			
15. Ausbildung und Forschung	Umsatz [1000€]	11.728.405	13%		110.000-120.000	0% ~ 5%			
	Anzahl der Unternehmen	-	-	-	20-25	0%			
	Beschäftigte	-	-	-	1.100-1.200	0%			
16. Maritimer Tourismus	Umsatz [1000€]	162.828.500	18%		290.000-430.000	63% ~ 72%			
	Anzahl der Unternehmen	-	-	-	250-300	0%			
	Beschäftigte	-	-	-	1.500-2.000	25% ~ 33%			
Gesamt	Umsatz [1000€]	776.899.695	13,5%		5.311.554 - 5.532.554	15,3% ~ 17,5%			
	Anzahl der Unternehmen	-	-	-	1.340 - 1.492	6,9% ~ 7,5%			
	Beschäftigte	-	-	-	43.546 - 46.756	3,7% ~ 4,7%			

In der obenstehenden Tabelle wurde ein Vergleich wirtschaftliche Kennziffern sowie Entwicklungspotenziale auf der Basis der vorliegenden Daten aus der internationalen Studie sowie der Potenzialanalyse für Schleswig-Holstein und Deutschland vorgenommen.

5 Schlussfolgerungen – Handlungsempfehlungen

5.1 Maritime Wirtschaftsbereiche - Marktbetrachtung

Aus den vorliegenden Daten kann gegenwärtig ein Anteil der maritimen Verbundwirtschaft am schleswig-holsteinischen Bruttoinlandsprodukt von 8,2 bis 8,5% abgeleitet werden. Entsprechend dieser wirtschaftlichen Bedeutung wird eine Fortsetzung sowie ein weiterer Ausbau der mit der Studie „Zukunft Meer“ im Jahr 2004 begonnenen Schwerpunktsetzung auf die maritime Verbundwirtschaft in Schleswig-Holstein empfohlen.

Nach den Prioritäten wird eine Konzentration auf folgende maritime Wirtschaftsbereiche vorgeschlagen:

1. **Seeschifffahrt** mit spezieller Beachtung der Belange des Nord-Ostsee-Kanals (Ausbau) sowie der maritimen Transport- und Logistikpotenziale in der Ostseeregion
2. **Schiffbauzulieferindustrie**
Unterstützung bei einer stärkeren Zusammenarbeit mit weiteren Zulieferern sowie Werften, Zielsetzung Systemführer, Stärkung des Anteils der regionalen Zulieferindustrie auch bei schleswig-holsteinischen Werften, Unterstützung bei FuE sowie Innovationen, Besonderes Augenmerk sollte auf spezifische Wachstumsmärkte der Zulieferindustrie gerichtet werden wie z.B. die maritime Sicherheitstechnik
3. **Schiffbau**
Unterstützung bei der Konzentration auf wichtige Segmente im Spezialschiff- und Marineschiffbau sowie einer stärkeren Netzwerkbildung mit Zulieferern
4. **Offshore Windenergie** als zukünftig stark wachsender Markt
Insbesondere an der Westküste mit den wichtigsten Standorten in Husum und Brunsbüttel einschließlich einer gezielten Landespolitik zur Ansiedelung von Unternehmen für wichtige Komponentenfertigungen sowie Dienstleistungen im Umfeld dieser Standorte
5. **Hafenwirtschaft** mit erheblichen Wachstumspotenzialen speziell in der Ostseeregion
Erreichung deutlich größerer Anteile am Wachstum der deutschen Hafenwirtschaft speziell in Hamburg und Bremen, Erschließung logistischer Potenziale für wertschöpfende Tätigkeiten speziell im Lübecker Hafen sowie im Umfeld des Nord-Ostsee-Kanals, Stärkung der Position in der Kreuzfahrtschifffahrt, Ausbau der Hinterlandanbindung
6. **Wassersportwirtschaft/Maritimer Tourismus**
Stärkung der schleswig-holsteinischen Alleinstellungsmerkmale im Vergleich zu den anderen Küsten- und Binnenländern
7. **Ausbildung und Forschung**
Stärkung der vorhandenen Ressourcen insbesondere in der Meeresforschung, der Windenergie sowie in Schiffbau und Schifffahrt.

Unter Berücksichtigung interessanter Markt-, Technologie- und Dienstleistungspotenziale wird zusätzlich eine Unterstützung folgender Wirtschaftsbereiche vorgeschlagen, in denen Unternehmen und Institutionen aus Schleswig-Holstein bislang nur über relativ geringe Marktanteile verfügen:

1. **Offshore- und Unterwassertechnik** mit erheblichem internationalem Marktpotenzial
Hier wird Handlungsbedarf für eine stärkere Vernetzung zwischen industrieller Meerestechnik sowie Meeresforschung und Meeresforschungstechnik gesehen. Für die Industrie soll hier beispielhaft auf Aktivitäten der Fa. GISMA in der Unterwassertechnik auch in Zusammenarbeit mit Unternehmen außerhalb Schleswig-Holsteins verwiesen werden. Weiterhin sollten im Zusammenhang mit der neuen BMB-Initiative „Go Subsea“ hier auch Interessen aus Schleswig-Holstein eingebracht werden.
2. **Export von Technologien, Anlagen- und Ausbildungskonzepten für marine Aquakulturanlagen**
Zur Unterstützung der Ernsthaftigkeit schleswig-holsteinischer Exportbemühungen auf diesem Gebiet wird auch eine Stärkung der einheimischen Aquakulturindustrie, speziell auf dem Gebiet geschlossener Kreislaufanlagen, vorgeschlagen. Vorzeigbare Best Practise-Lösungen auf dem heimischen Markt wären in jeden Fall eine sehr hilfreiche Unterstützung.
3. **Hydrographie**
Weitere Unterstützung des Netzwerkes GHyCoP, möglicherweise auch als Beispiel für andere maritime Wirtschaftsbereiche.

Ergänzende Detailuntersuchungen werden zu folgenden Themen vorgeschlagen:

1. **Hafenwirtschaft**
Detailuntersuchung zu Umsatz- und Arbeitsplatzpotenzialen sowie zusätzlichen Wertschöpfungspotenzialen
2. **Offshore Windenergie**
Detailuntersuchung zu Umsatz- und Arbeitsplatzpotenzialen sowie zur Entwicklung eines Ansiedlungskonzepts
3. **Wassersportwirtschaft/Maritimer Tourismus**
Detailuntersuchung zu Umsatz- und Arbeitsplatzpotenzialen.

5.2 Umsetzungsempfehlungen

Um die aufgezeigten maritimen Marktpotenziale deutlich besser nutzen zu können, werden in Ergänzung zu den Marktbetrachtungen zu wichtigen maritimen Wirtschaftsbereichen folgende Umsetzungsempfehlungen vorgeschlagen:

- Einbindung wichtiger Vertreter aus Wirtschaft, Forschung, Politik, Verwaltung sowie Wirtschafts- und Technologieförderung aus den wichtigsten maritimen Wirtschaftsbereichen für die **Erstellung konkreter Konzepte und Arbeitspläne** unter Nutzung von Arbeitsgruppen und Einzelworkshops.
- Vergleichbare Bewertung wichtiger maritimer Wirtschaftsbereiche auf der Basis von **Kriterien** wie z.B.
 - Umsatzvolumen
 - Arbeitsplätze und zukünftiges Beschäftigungspotenzial
 - Marktwachstum/Zukünftiges Marktpotenzial
 - Gegenwärtiger und erreichbarer nationaler und internationaler Marktanteil
 - Technologische Spitzenpositionen (auch in Nischenmärkten).

Diese Bewertung sollte stärkeren Eingang finden in Programme und Aktionen der Landesregierung, der Landesinstitutionen sowie insbesondere auch in Cluster- und Netzwerkaktivitäten.

- Weitere **Stärkung funktionsfähiger maritimer Netzwerke**. Auf diesem Gebiet gibt es bereits seit Jahren eine Reihe von Aktivitäten in Schleswig-Holstein. Dazu zählen beispielsweise:
 - Kompetenznetz Meerestechnik Schleswig-Holstein (schiff-gmbh, Mitglied der BMBF-Initiative Kompetenznetze.de)
 - Landesweites Netzwerk Mari- und Aquakultur (ttz, WTSH, Wirtschaftsministerium)
 - Kompetenzzentrum Windenergie Schleswig-Holstein (Initiative von verschiedenen Hochschulen)
 - Maritimes Forum Kiel (regionaler Zusammenschluss von führenden maritimen Vertretern aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung)
 - Parlamentarischer Abend des Maritimen Verbundes Schleswig-Holstein (September 2004, Veranstalter waren das Maritime Forum Kiel, die IHK-Vereinigung Schleswig-Holstein und die schiff-gmbh)
 - Weitere Aktivitäten der IHK Kiel, der Investitionsbank und der Innovationsstiftung Schleswig-Holstein.

Als Ergebnis der im vergangenen Jahr von der Landesregierung durchgeführten Studie „Zukunft Meer“ wurden von der Landesregierung Prof. Herzig als maritimer Koordinator berufen und in der Staatskanzlei eine Stabsstelle Zukunft Meer eingerichtet. Aufgaben der Stabsstelle sind die die Weiterführung und Betreuung von Projekten aus der Studie „Zukunft Meer“ sowie die Bündelung der maritimen Kompetenzen in Schleswig-Holstein.

Durch das Wirtschaftsministerium wurde im Rahmen verschiedener Clusteraktivitäten für eine Anzahl von Branchen und Wirtschaftsbereichen in Schleswig-Holstein auch die

Initiative für ein Clustermanagement Maritime Wirtschaft ins Leben gerufen, das im Frühjahr 2005 starten soll. Zur Stärkung der Netzwerkstrukturen wird die Einbindung wichtiger Unternehmen als Potenzialträger in maritimen Schwerpunktbereichen, die auch in eine Förderung mit eingebunden werden sollten, vorgeschlagen.

Als Fazit kann festgestellt werden, dass es auf dem Gebiet maritimer Netzwerke bereits eine beträchtliche Anzahl von Aktivitäten gibt. Mit Blick auf die Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der vorliegenden Studie wird dringend ein Abgleich aller laufenden Aktivitäten vorgeschlagen. Unter Berücksichtigung von anderen erfolgreichen Netzwerken im Inland (z.B. Maritime Allianz Ostsee in Mecklenburg-Vorpommern) und im Ausland (z.B. maritime Cluster in den Niederlanden, Norwegen und Finnland) wird weiterhin eine Konzentration auf wenige und schlagkräftige Strukturen vorgeschlagen, z.B. in Form einer maritimen Dienstleistungsstruktur „One-Stop-Agency“ für Schleswig-Holstein mit folgenden wesentlichen Aufgaben:



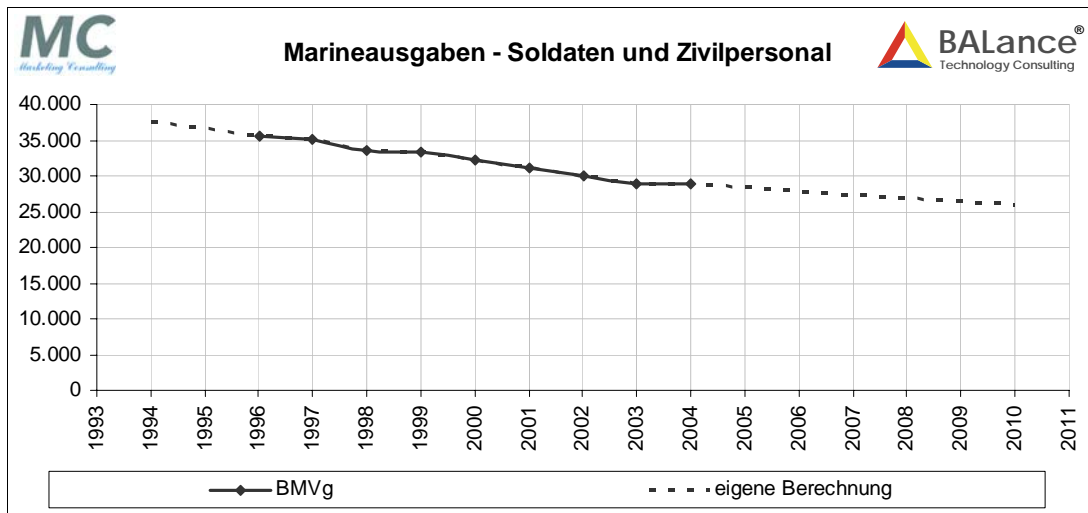
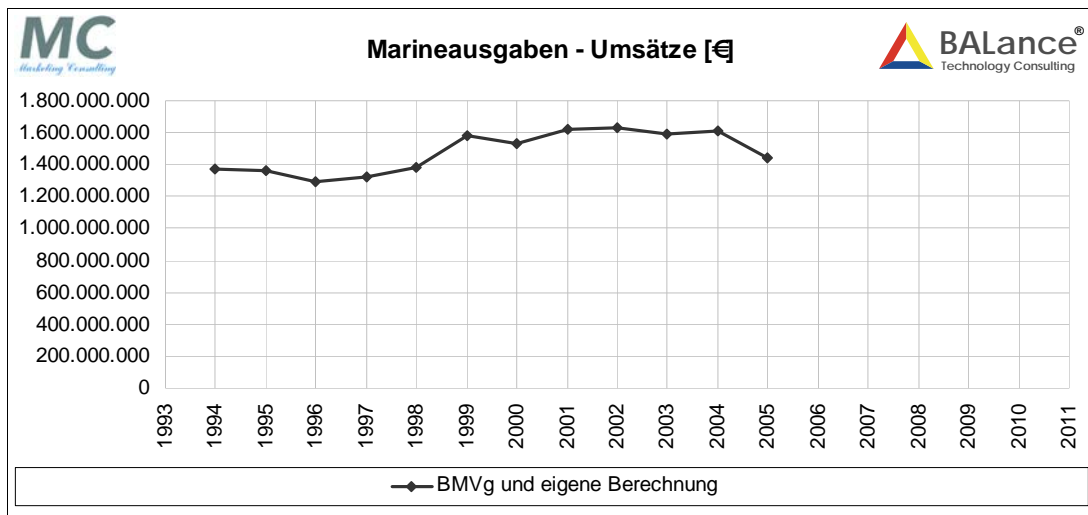
Als sehr wichtig wird erachtet, bei der Planung und Konzipierung derartiger Netzwerkaktivitäten die in der vorliegenden Studie vorgenommene Bewertung der wichtigsten maritimen Wirtschaftsbereiche auf der Basis von Kriterien zu berücksichtigen.

- Stärkere Darstellung **maritimer Wertschöpfungsketten** unter Einbindung verschiedener maritimer Wirtschaftsbereiche.
- Entwicklung eines speziell auf die Belange der maritimen Verbundwirtschaft ausgerichteten Konzepts für die **Neuansiedlung von Unternehmen und Institutionen** in Schleswig-Holstein (Ausbau der Aktivitäten der WTSH). Dabei ist eine landesweite Koordination und Abstimmung der Technologiepolitik (einschließlich Entwicklung von Ausbildungs- und Forschungsbereichen) sowie der Ansiedlungspolitik notwendig, um zwangsläufig entstehende Wettbewerbssituationen im Land nach Möglichkeit auszuschließen und optimale Komplementäreffekte zu erzielen.
- Aufzeigen und Erschließen zusätzlicher **Finanzquellen** für die maritime Wirtschaft aus dem öffentlichen Bereich über Programme bei der EU, dem Bund und dem Land einschließlich eines koordinierten Vorgehens zur Unterstützung bei der Beantragung (Welche Strukturen müssen beachtet werden?, Welche Finanzquellen können neu erschlossen werden?, Welche Voraussetzungen sind hierfür in Schleswig-Holstein zu schaffen?, Wie können bestehende Strukturen des Landes in Brüssel und Berlin hierfür stärker genutzt werden?, Durch wen kann in Schleswig-Holstein eine Gesamtkoordination der Finanzbeziehungen erfolgen?).
- Aufzeigen und Erschließen zusätzlicher **Finanzquellen** für die maritime Wirtschaft aus dem privaten Bereich (z.B. HSH Nordbank, Investitionsbank, Sparkassen, genossenschaftliche und private Banken).
- Stärkere **Öffentlichkeitsarbeit** für die maritime Verbundwirtschaft und maritime Einzelbranchen
 - Regelmäßiges Auftreten von maritimen Führungspersönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft als Multiplikatoren
 - Regelmäßige Durchführung maritimer Fachveranstaltungen mit Bezug zu den wichtigsten maritimen Wirtschaftsbereichen in Schleswig-Holstein (wie z.B. Landtagsausstellung der maritimen Verbundwirtschaft, InWaterTec).
 - Professioneller Aufbau einer Dachmarke für maritime Aktivitäten in und aus Schleswig-Holstein (z.B. „Maritimer Verbund Schleswig-Holstein“).
 - Internationale Marketingunterstützung für die maritime Wirtschaft (Ausbau der Aktivitäten der WTSH).

6 Analyse der maritimen Wirtschaftsbereiche

6.1 Marineausgaben

6.1.1 Deutschland



Die wirtschaftliche Bedeutung der Marine für Deutschland wird anhand des Bundeshaushaltsplanes und darin des Haushaltes des Bundesverteidigungsministeriums ermittelt. Demnach ergeben sich bei insgesamt über die Jahre leicht steigenden Haushaltszahlen (Gesamthaushalt der Bundeswehr 2004 ca. 23,8 Mrd. Euro) rückläufige Entwicklungen bei der Beschäftigung für die Marinestandorte auf heute knapp 29.000 Beschäftigte. Davon entfallen ca. 4.000 auf zivile Beschäftigte. Gemäß Stationierungskonzept der Bundeswehr¹ werden für die Marine derzeit 20 Standorte mit insgesamt 45 Dienststellen ausgewiesen. Ein Standort (Kappeln, Schleswig-Holstein) wird gemäß Stationierungskonzept aufgegeben. Insgesamt ist

¹ Vgl. hierzu: Bundesministerium der Verteidigung: Die Stationierung der Bundeswehr in Deutschland (11/2004)

an den Standorten der Abbau von 3160 Dienstposten vorgesehen, davon 2640 in Schleswig-Holstein. Dem gegenüber steht ein Aufwuchs von 1000 Dienstposten, davon 20 in Schleswig-Holstein. Für die Projektion der Beschäftigtenzahlen für die Zukunft wird für Deutschland demnach von einer rückläufigen Entwicklung in Höhe von linear etwa 10% bis 2010 ausgegangen, wobei realistischerweise ein stärkerer Rückgang in den nächsten Jahren und eine darauf folgende Stagnation zu erwarten ist.

Die Marine ist bezogen auf ihr Investitionsbudget in Höhe von jährlich ca. 860 Mio. Euro von hoher Bedeutung für die Werften und auch die Zulieferindustrie. Bei einem zugunsten der investiven Anteile leicht ansteigenden Bundeswehrhaushaltes (24,7 Mrd. in 2008) sollte sich auch die Bedeutung für den Marineanteil weiter erhöhen. Nach Angaben des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) machte in den vergangenen Jahren der Marineschiffbau ca. 20-25% des Schiffbaugesamtumsatzes aus. Allerdings sind nur die Umsätze der deutschen Marine darin ausweisbar. Die weiteren Umsätze mit Marineschiffbau und Zulieferleistungen, die sich aus dem Export ableiten, sind nicht im Einzelnen identifizierbar.

In der vorliegenden Potenzialanalyse erfolgte keine Bewertung technologischer Entwicklungen im Marineschiffbau.

Durch den Marineschiffbau wurden außerdem eine kontinuierliche Kapazitätsauslastung sowie Schiffbauinnovationen und hochqualifizierte Arbeitsplätze auf deutschen Werften gesichert. Dies ist jedoch nach den vorliegenden Informationen für die kommenden Jahre nicht in dem bisherigen Umfang gegeben, weil nach dem Auslaufen bisheriger Beschaffungsprogramme Folgeaufträge für die deutschen Werften gegenwärtig nicht vorliegen, da Haushaltsmittel mit Prioritäten für andere Beschaffungen (z.B. Eurofighter, Airbus A400M) eingesetzt wurden. Dies betrifft Vorhaben wie die Fregatte 125, ein zweites Los U-Boot-Klasse 212A sowie die Korvette Klasse 130. Damit würde sich Deutschland für einen Zeitraum von fast 10 Jahren von den Entwicklungen und Planungen anderer Marinen abkoppeln. Die finanziellen Aufwendungen des Bundesverteidigungsministeriums für Marinegroßprojekte würden von 612 Mio. € in 2004 auf 19,7 Mio. € in 2008 sinken.²

² Vgl. hierzu: Thomas Papenroth, Die Zukunft der Deutschen Marine - Herausforderungen für die maritime Komponente der Bundeswehr, Stiftung Wissenschaft und Politik - Deutsches Institut für internationale Politik und Sicherheit, Berlin, Mai 2004

6.1.2 Schleswig-Holstein

Wesentliche Marinestandorte in Schleswig-Holstein sind:

- Glücksburg (Flottenkommando)
- Kiel (neue Einsatzflottille 1, Marinearsenal, Forschungsanstalt der Bundeswehr für Wasserschall und Geophysik - FWG)
- Eckernförde (U-Boote, Wehrtechnische Dienststelle für Schiffe und Marinewaffen - WTD 71)
- Flensburg (Marineschule Mürwick)
- Neustadt (Ausbildungszentrum Schiffssicherheit)
- Plön (Marineunteroffiziersschule)

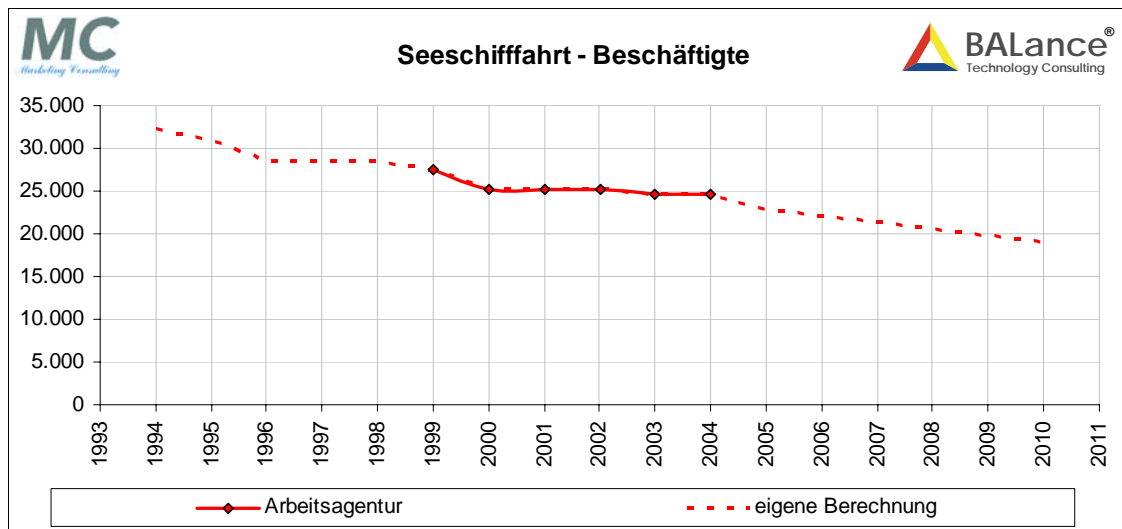
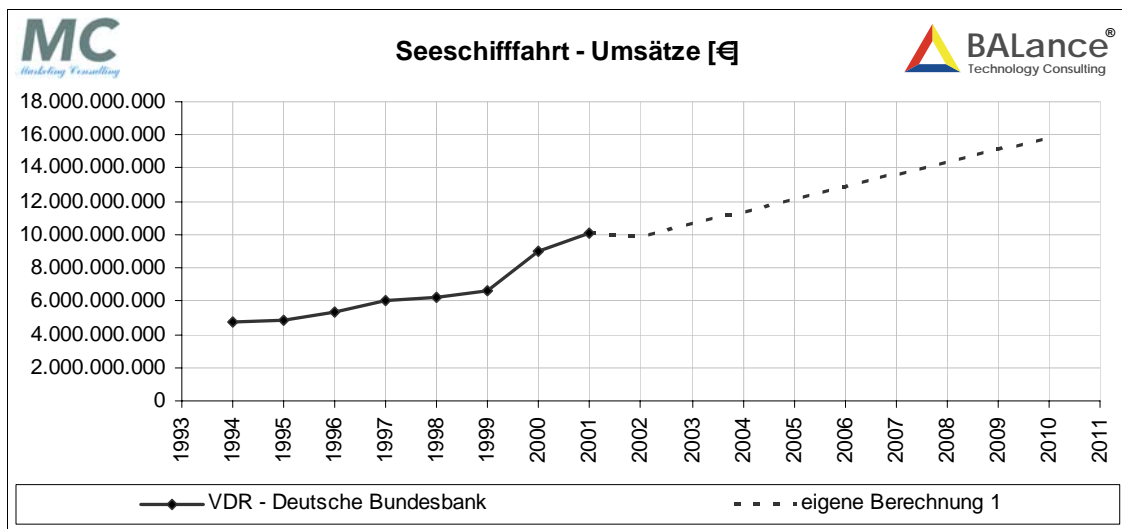
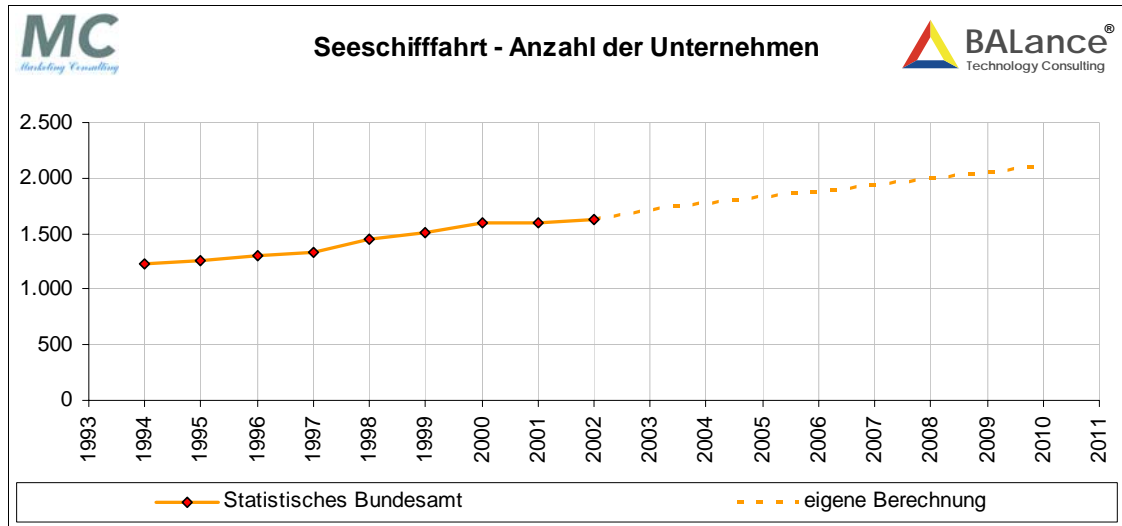
Von besonderer Bedeutung für Schleswig-Holstein sind die höheren Kommandobehörden in Glücksburg (Flottenkommando) und in Kiel (Einsatzflottille 1).

Im Rahmen des neuen Stationierungskonzepts der Bundeswehr werden in S/H in den nächsten insgesamt 13 Standorte geschlossen, darunter für die Marine auch der Standort Kappeln mit der bisherigen Flottille der Minenstreitkräfte und dem Marinestützpunktkommando Olpenitz. Teile des bisherigen Standortes Kappeln/Olpenitz werden nach Kiel und nach Eckernförde verlegt. Damit verbunden ist auch ein weiterer Abbau des Personals der Marine. Die Schließung des Standortes Kappeln hat negative Auswirkungen in erheblichem Umfang auf die dortige regionale Entwicklung.

Die Anzahl der Dienstposten (Soldaten) in der Marine in Schleswig-Holstein beläuft sich auf ca. 8.000, was auf Deutschland gesamt etwa 1/3 des Gesamtbestandes entspricht. Hinzu kommen ca. 1. – 2.000 Zivilpersonen bei der Marine in Schleswig-Holstein. Hinzu kommen die investiven Ausgaben der Marine für Neubeschaffungen und die Werterhaltung von Marineschiffen und Marinegerät. Hierzu liegen belastbare Übersichten nur für Deutschland gesamt vor.

6.2 Seeschifffahrt

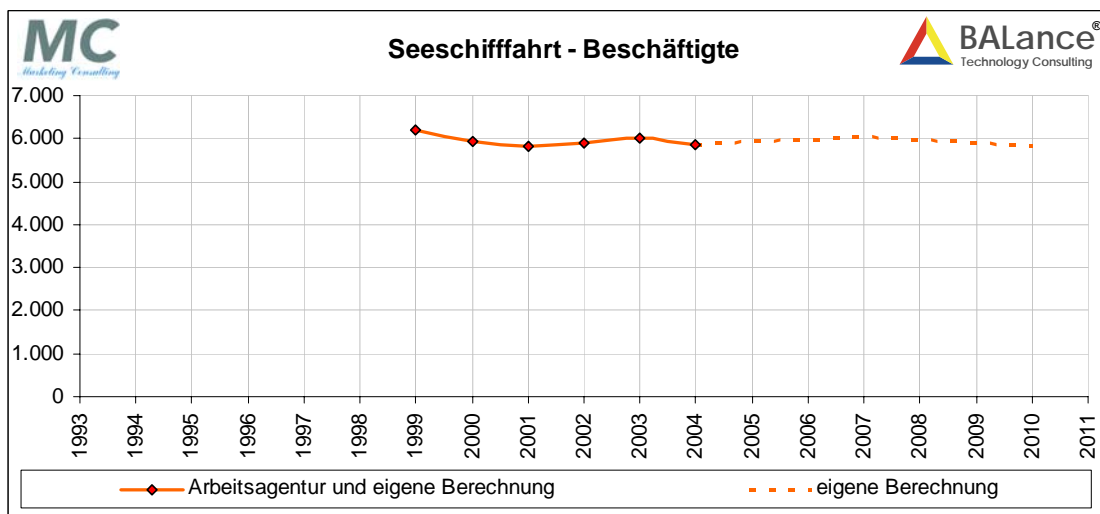
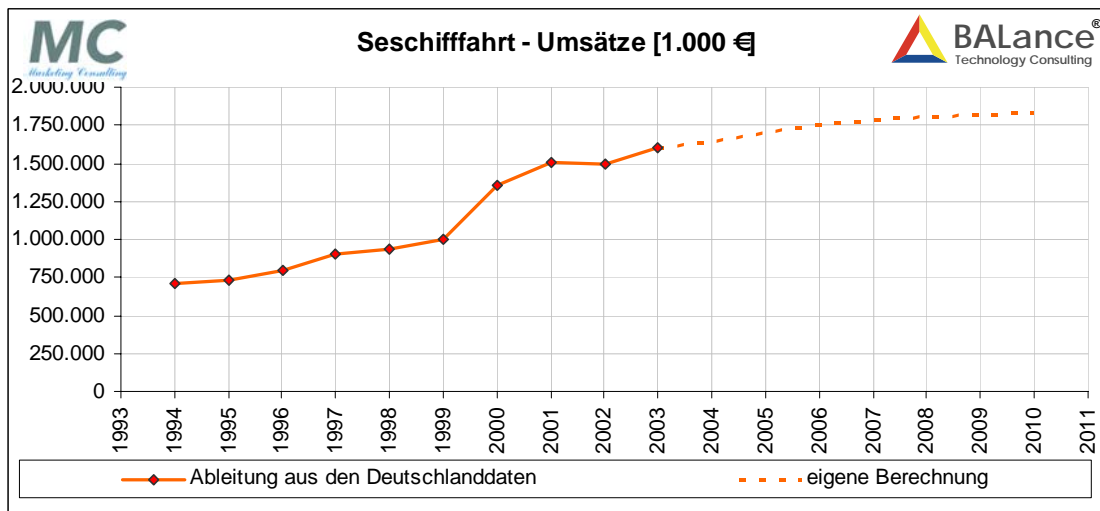
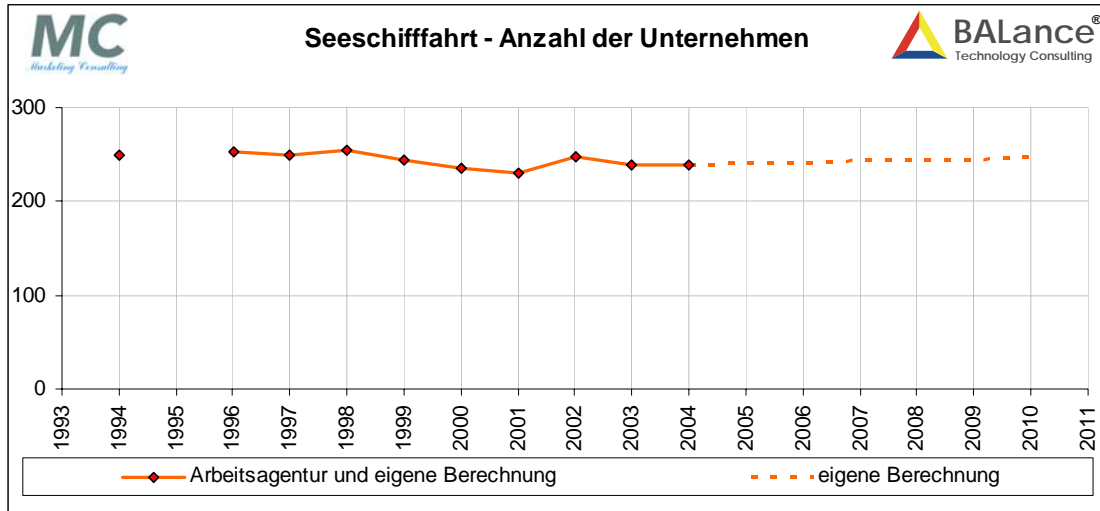
6.2.1 Deutschland



Für die Kennzahlen der Schifffahrt wurden verschiedene Quellen für eine Bewertung herangezogen. Bezogen auf den Umsatz wurden die vom Verband Deutscher Reeder (VDR) und der deutschen Bundesbank ermittelten Zahlen für eine Darstellung herangezogen. Die Zahlen aus der Umsatzsteuerstatistik und darin die Zahlen für die Seeschifffahrt sowie die Schiffsmakler weisen nur ca. 40% des vom VDR/Bundesbank angegebenen Niveaus aus. Dies ist dadurch zu erklären, dass es in der Schifffahrt in Größenordnungen „nicht steuerbare Umsätze“ gibt, die von der Umsatzsteuerstatistik nicht erfasst werden. Demnach ergeben sich für die Schifffahrt insgesamt Umsätze in Höhe von ca. 10 Mrd. Euro, die gemäß Bundesstatistik von ca. 1.200 Unternehmen erwirtschaftet werden. Entgegen dem Trend, was die Anzahl der Unternehmen und auch was die Umsatzentwicklung anbetrifft, entwickelte sich die Beschäftigtenzahl gemäß Angaben der Bundesanstalt für Arbeit insgesamt deutlich rückläufig auf ca. 25.000 Beschäftigte in 2004. In der Einzelanalyse zeigt sich, dass der Rückgang allein auf die Entwicklung in der Seeschifffahrt, wahrscheinlich Bordpersonal zurückzuführen ist. Der maßgebliche Effekt entsteht hier aus der kontinuierlichen Ausflagung von deutschen Handelsschiffen. Bei den Schiffsmaklern und Agenturen hingegen ist eine deutliche Zunahme von Arbeitsplätzen erkennbar.

Bei gleich bleibend guter Weltseehandelskonjunktur wird der Trend bei den Umsätzen sicherlich weiterhin positiv bleiben. Die Anzahl der Gesellschaften wird mit einem weiterhin aktiven Investitionsverhalten der deutschen Reeder auch weiter wachsen (Einschiffsgesellschaften, Anteil der deutschen Reeder an den weltweiten Schiffsbestellungen 12%, Platz 3 hinter Japan und Griechenland). Bezogen auf die Beschäftigungsentwicklung sind alle Seiten bemüht, den Trend der vergangenen Jahre umzukehren. Die von der Bundesregierung eingeführte Tonnagesteuer führt voraussichtlich zu einer erheblichen Rückflagung deutscher Schiffe, so dass erwartet werden kann, dass auch deutsche Besatzungen wieder mehr nachgefragt werden. Ob diese Entwicklung allerdings kurzfristig einsetzt, muss bezweifelt werden, weil es zurzeit an geeignetem Nachwuchs in der Branche fehlt, der erst langsam wieder aufgebaut werden muss. Es wird daher bezüglich der Beschäftigung von einer stagnierenden Entwicklung ausgegangen.

6.2.2 Schleswig-Holstein



Der Schifffahrtssektor ist vom Umsatz her der größte maritime Wirtschaftsbereich in Schleswig-Holstein. Zu diesem Bereich zählen insbesondere die Fracht- und Passagierreedereien, die Schiffsmakler, alle schifffahrtsrelevanten Dienstleistungen insgesamt sowie im Zusammenhang mit dem Nord-Ostsee-Kanal.

Obwohl bezogen auf den Schifffahrtsstandort Deutschland Schleswig-Holstein nach konservativer Abschätzung nur einen Anteil von ca. 15% ausmacht, ergibt sich daraus für 2003 mit ca. 1,6 Mrd. € ein erhebliches Umsatzpotenzial. Gegenüber 1994 hat sich damit der Schifffahrtsumsatz in Schleswig-Holstein mehr als verdoppelt. In diesem Sektor gibt es gegenwärtig ca. 150 Unternehmen in der See- und Küstenschifffahrt, ca. 50 Schiffsmaklerbüros und -agenturen sowie weitere 50 Unternehmen in den weiteren Geschäftsfeldern mit zusammen ca. 6.000 Beschäftigten, davon ca. 4.000 bei Reedereien und Schiffsmaklern. Diese Beschäftigtenzahlen dürften nicht in jedem Fall neben dem Landpersonal auch das komplette Bordpersonal der Seeschiffreedereien mit einschließen³. Unternehmen aus Schleswig-Holstein verfügen insbesondere über starke Marktpositionen auf folgenden Gebieten:

- Fährreedereien
Finnlines (Lübeck), TT-Line (Lübeck/Hamburg), Lisco (Kiel), Scandlines (Puttgarden), Color Line (Kiel), Stena Line (Kiel)
- Frachtreedereien
Oldendorff (Lübeck), Schlüter und Peterson (Rendsburg), Jacob (Flensburg), Erwin Strahlmann (Marne)
- Kreuzfahrtreedereien
Deilmann (Neustadt)
- Schiffsmakler
Sartori & Berger (Kiel), UCA (Kiel)
- Küstenpassagierschiffsreedereien
Wyker Dampfschiffs-Reederei (Wyk), Neue Pellwormer (Pellworm), FRS Förde Reederei (Flensburg), Insel - und Halligreederei Kurt Paulsen (Adler – Westerland).
Diese im eigenwirtschaftlichen Verkehr betriebenen Küstenreedereien sind von großer Bedeutung sowohl für die Inseendienste als auch für den lokalen Tourismus.

Die Seeschifffahrt ist eine überwiegend mittelständisch geprägte Branche mit einigen konzerngebundenen größeren Unternehmen mit Muttergesellschaften im Ausland. Für die Zukunft wird ein weiteres Umsatzwachstum, insbesondere im Zusammenhang mit wachsenden Gütertransporten im Ostseeraum, erwartet.

Eine sehr große Bedeutung für den Schiffsverkehr in Schleswig-Holstein hat der Nord-Ostsee-Kanal, der eine der weltweit wichtigsten künstlichen Wasserstraßen ist. Die gesamte durch den Nord-Ostsee-Kanal transportierte Gütermenge erreichte 2004 mit über 80 Mio. t einen neuen Rekordwert in seiner mehr als hundertjährigen Geschichte. Die durch den Nord-Ostsee-Kanal transportierten Gütermengen stehen in enger Verbindung mit Feedertransporten zwischen dem Hamburger Hafen und den Ostseeanrainern. Etwa 1/3 des Umschlags im Hamburger Hafen geht in bzw. kommt aus Ostseeanrainern(n). Mit dem Nord-Ostsee-Kanal direkt verbunden sind ca. 2.000 Arbeitsplätze. Dazu zählen z.B. die Lotsenbrüderschaften NOK I (Brunsbüttel) und NOK II (Kiel), die Kanalsteuerer, die Schiffsausrüster und Bunkerunternehmen.

³ Beispielsweise beschäftigt die Reederei Deilmann aus Neustadt an Land ca. 100 Mitarbeiter, während sich die Gesamtzahl einschließlich Bordpersonal auf ca. 1.000 beläuft.

In dieser Zahl noch nicht berücksichtigt sind die Beschäftigten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSD Nord und nachgeordnete Dienststellen), die im Wirtschaftsbereich Wasserbau erfasst werden. Als Mittelbehörde des Bundesverkehrsministeriums ist die WSD Nord neben Betrieb und Unterhalt des Nord-Ostsee-Kanals sowie weiterer Bundeswasserstrassen zuständig für die Überwachung und Regelung des Schiffsverkehrs, die Verkehrssicherheit und das Seelotswesen.

Tabelle 6: Entwicklung der Schiffsverkehre und der beförderten Gütermengen im Nord-Ostsee-Kanal 1994-2004

Jahr	Beförderte Gütermenge (in 1.000 t)	Schiffsverkehre (Anzahl)
1994	57.154	43.727
1998	48.639	37.589
2000	57.857	38.377
2001	62.470	38.406
2002	64.590	38.562
2003	72.292	39.798
2004	80.646	41.682
Veränderung 2004/1994	+ 41,1%	./. 4,7%

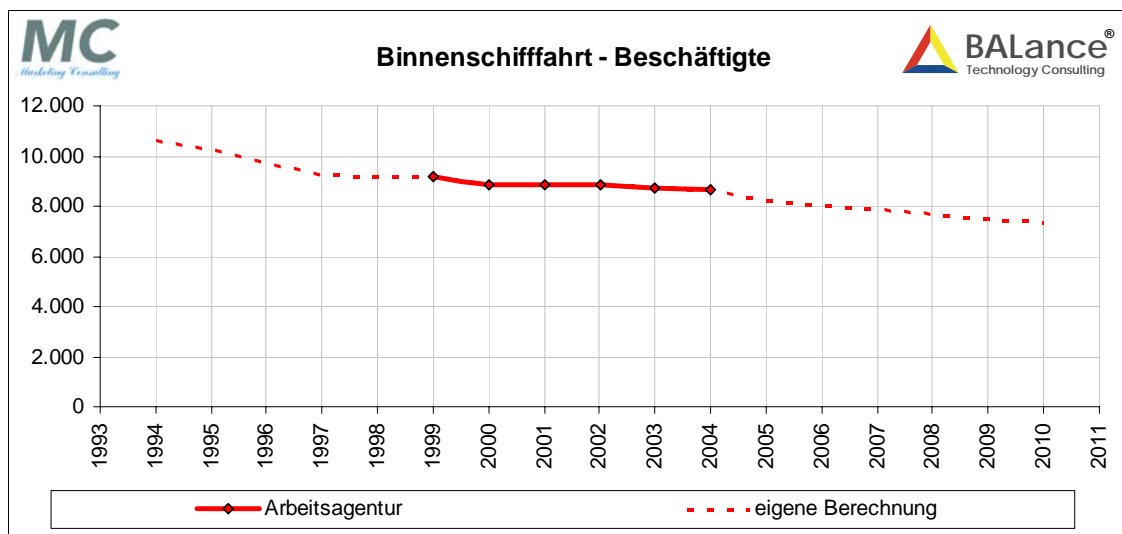
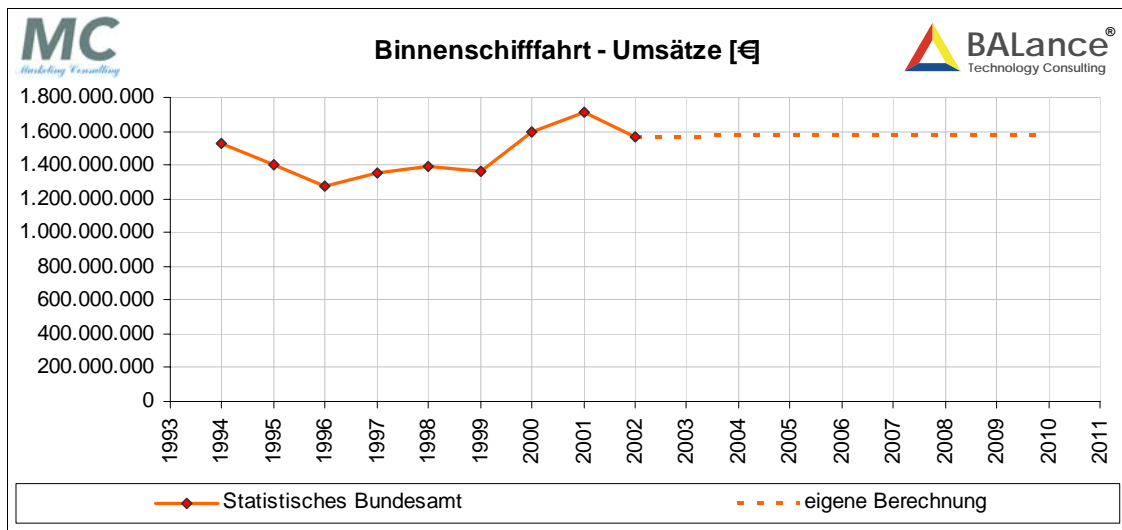
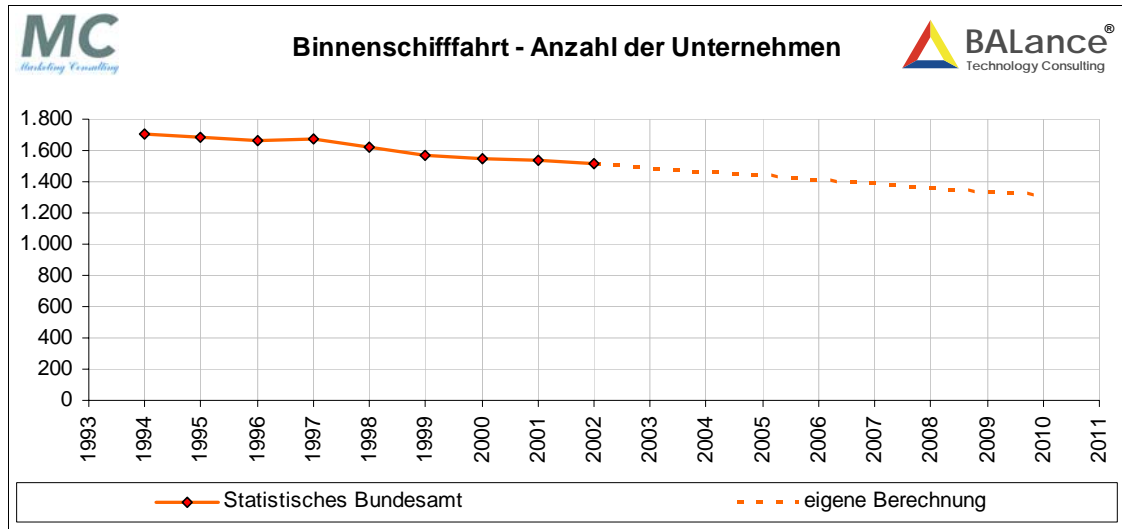
Quelle: Eigene Zusammenstellung auf der Basis von Informationen der WSD Nord und des Statistischen Landesamtes Hamburg und Schleswig-Holstein

Die weitere Entwicklung der Schiffsverkehre durch den Nord-Ostsee-Kanal ist von erheblicher Bedeutung für Schleswig-Holstein. Es ist deshalb dringend notwendig, die bereits jetzt klar erkennbaren Engpässe durch den zielgerichtete Ausbau des Kanals (vgl. hierzu auch Kapitel 6.8.2) kurzfristig zu beseitigen.

Ein weiterer wichtiger Punkt zur Stärkung der Konkurrenzfähigkeit für die schleswig-holsteinische Seeschifffahrt und die Hafenwirtschaft ist der notwendige Ausbau der Hinterlandanbindungen. Dazu zählen sowohl die Strassen- als auch die Schienenanbindung. Von besonderer Bedeutung für die Schifffahrts- und Hafenstandort Lübeck sind hierbei Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke Lübeck-Hamburg.

6.3 Binnenschifffahrt

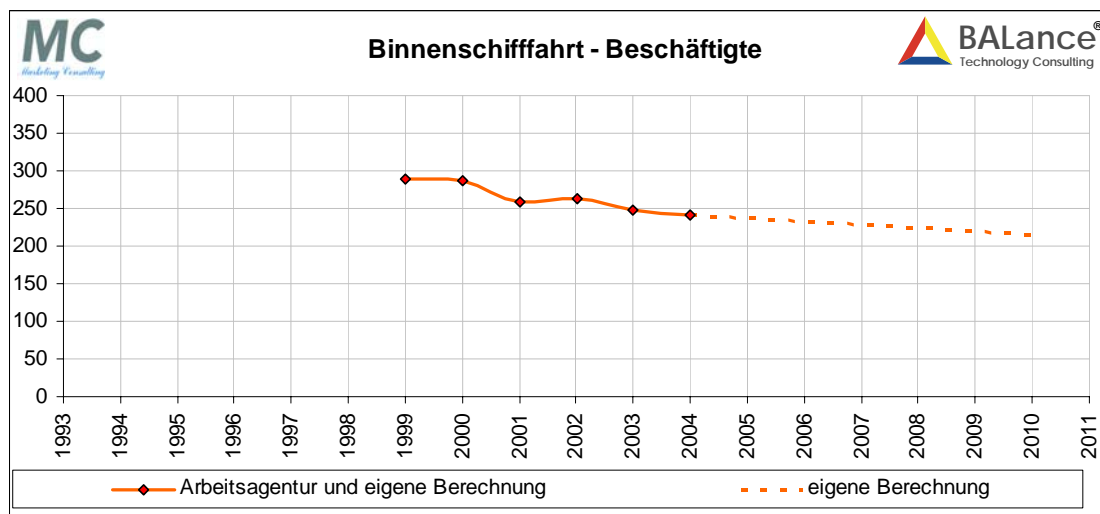
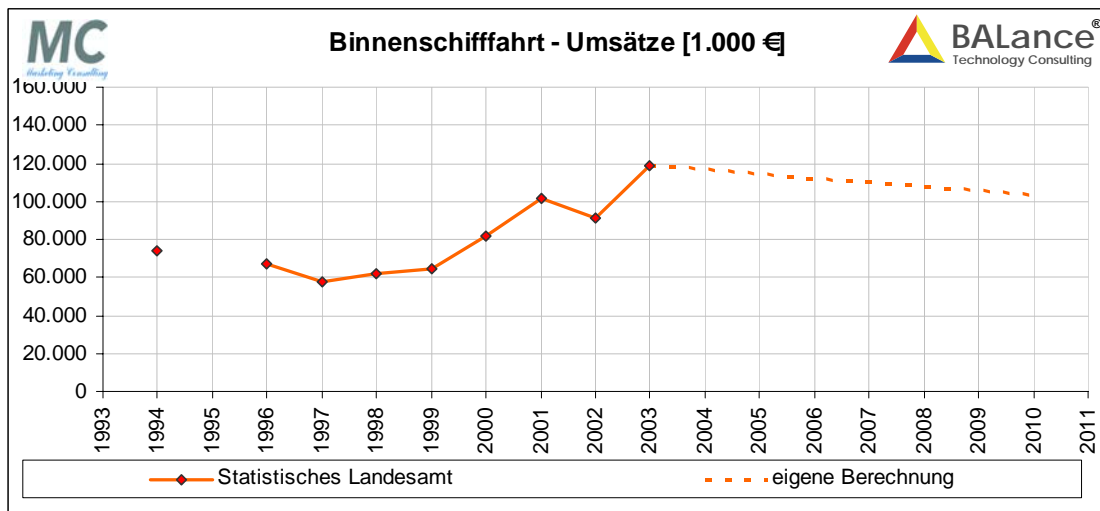
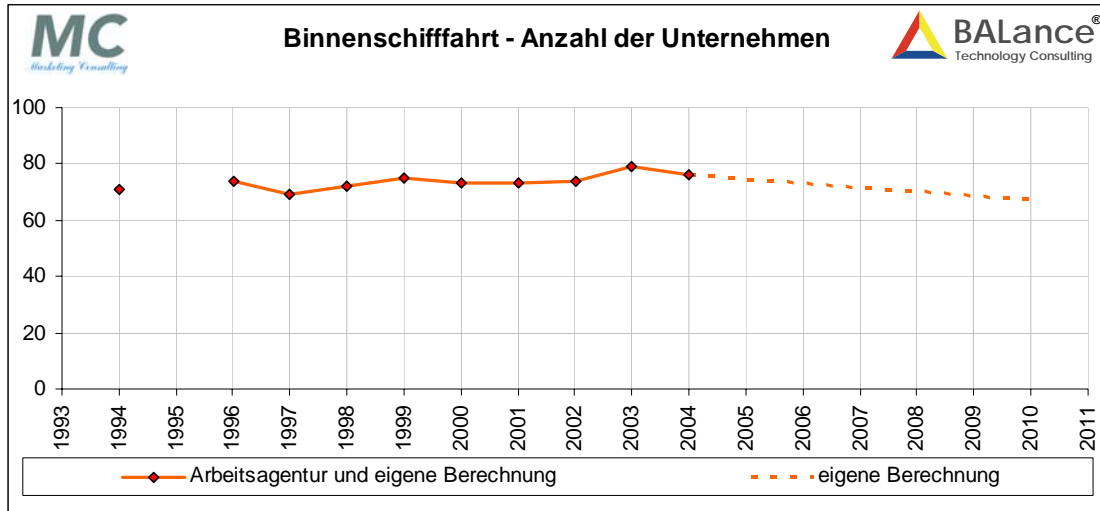
6.3.1 Deutschland



Aus den Zahlen der Umsatzsteuerstatistik und der Agentur für Arbeit ergibt sich für die Binnenschifffahrt über die letzten 10 Jahre eine insgesamt leicht rückläufige Tendenz, was die Anzahl der Unternehmen und die Beschäftigten anbetrifft. Die Umsätze haben sich in den letzten 5 Jahren stabilisiert und weisen sogar positive Tendenzen auf. Dies weist bei einer insgesamt positiven Markttendenz auf eine insgesamt bessere Beschäftigung/Auslastung der Binnenschifffahrt hin, wobei gleichzeitig einige Wettbewerber aus dem Markt ausscheiden. Die in der Statistik ausgewiesene Grundtendenz setzt sich gemäß vorliegender Studien für die Binnenschifffahrt auch in der Zukunft fort. Trotz insgesamt steigender Verkehrszahlen auf deutschen Binnengewässern, insbesondere begründet durch den grenzüberschreitenden Verkehr, sinkt der Anteil der deutschen Binnenschifffahrt im Zeitraum 2000 – 2015 voraussichtlich weiter um ca. 15%⁴. Dies ist bedingt durch eine Überalterung bei den Binnenschiffern, die gleichzeitig in Kleingesellschaften neben Nachwuchsmangel über eine zu geringe Kapitalausstattung verfügen, um in die Zukunft zu investieren. Es wird daher davon ausgegangen, dass weitere Marktanteil an das Ausland verloren gehen und sich die negative Grundtendenz der letzten Jahre grundsätzlich fortsetzt.

⁴ Planco – Binnenschifffahrt Empfehlungen 2004

6.3.2 Schleswig-Holstein



Durch die Binnenschifffahrt wurden 2002 in Schleswig-Holstein ca. 4,2 Mio. Güter transportiert. Verglichen mit dem Gütertransport in der Binnenschifffahrt deutschlandweit machte dies etwa einen Anteil von knapp 2% aus.

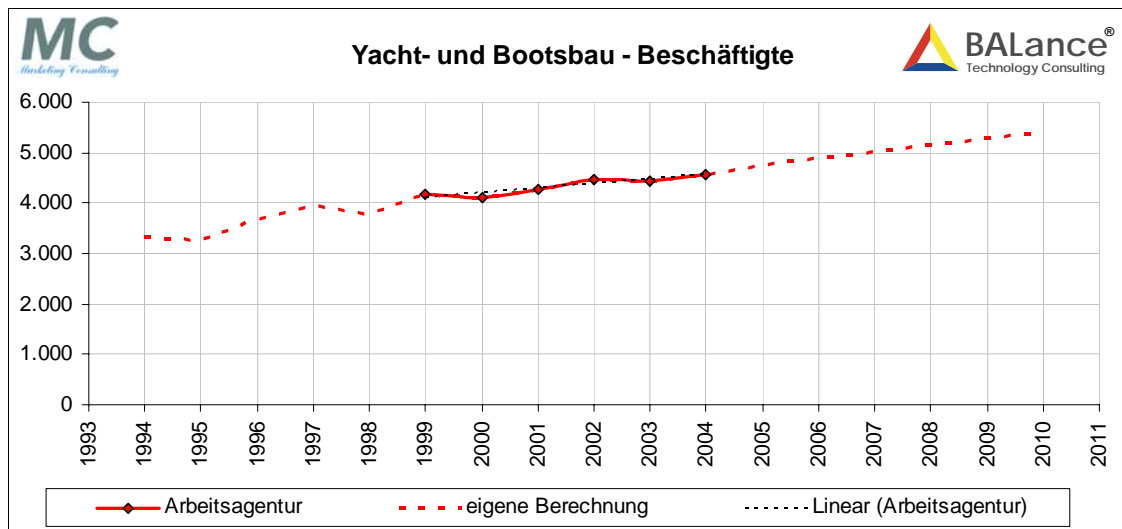
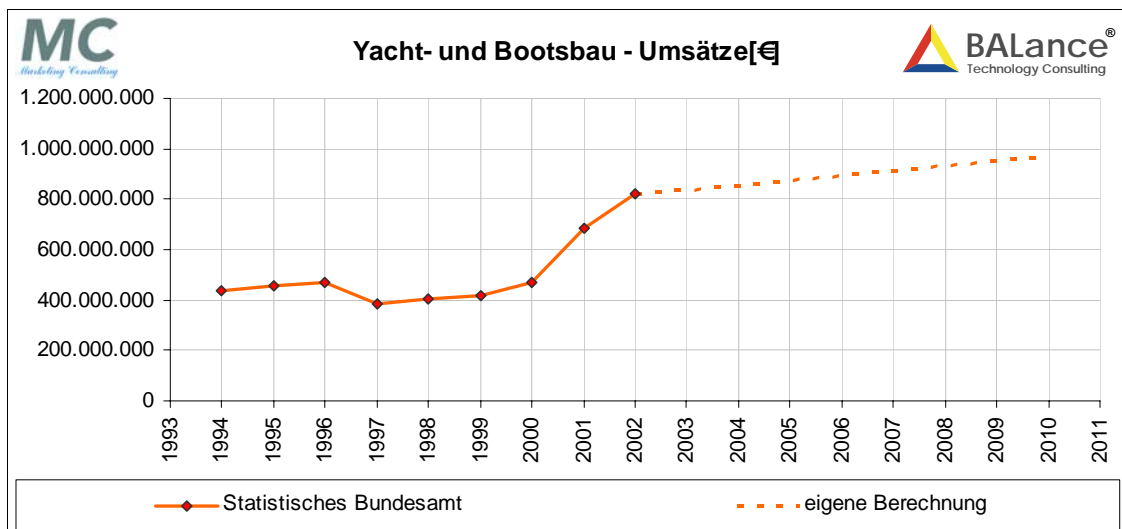
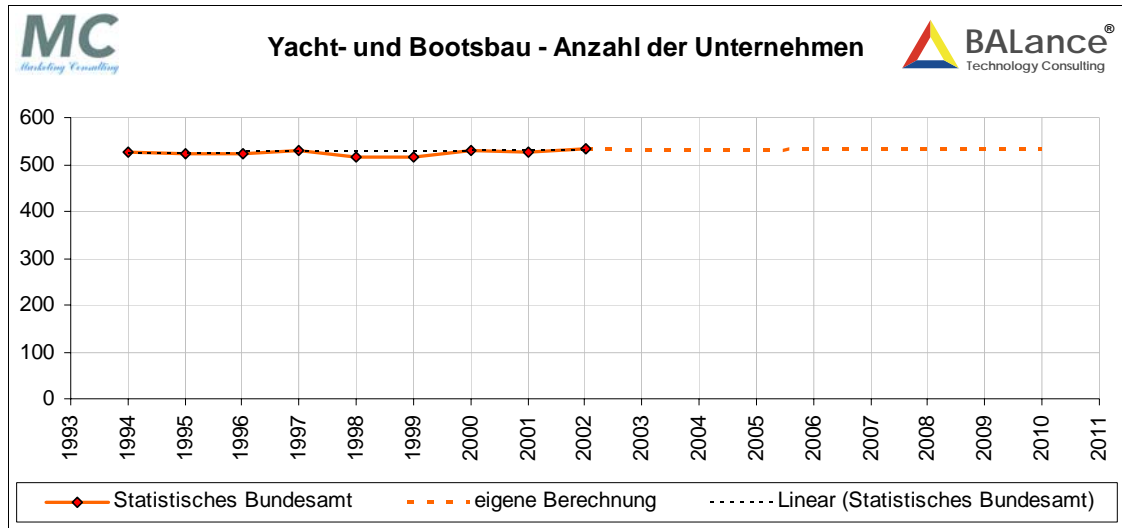
Nach den vorliegenden Daten aus der Umsatzsteuerstatistik wurde im Jahr 2003 von 79 überwiegend kleinen Unternehmen mit knapp 250 Beschäftigten ein Umsatz von knapp 120 Mio. € ausgewiesen, was etwa 7% der bundesweiten Umsätze entsprach.

Fast die Hälfte der in der Binnenschifffahrt transportierten Güter entfiel 2003 auf Öl und Mineralölzeugnisse, die wiederum zu über 80% über den Hafen Brunsbüttel umgeschlagen wurden. Hinsichtlich der Gesamttransportmengen in der Binnenschifffahrt in Schleswig-Holstein entfielen im gleichen Jahr auf Brunsbüttel über 50%.

Neben dem Gütertransport wird in der Binnenschifffahrt auch die Personenschifffahrt erfasst, die bundesweit 2002 einen Anteil von 27% am Gesamtumsatz auswies. Der Personenverkehr umfasst insbesondere die Ausflugs- und Flusskreuzfahrten. Der Personenverkehr mit Fluss- und Kanalfähren wird statistisch nicht erfasst wird.

6.4 Yacht- und Bootsbau

6.4.1 Deutschland



Die Grundtendenz im deutschen Yacht- und Bootsbau ist gemäß den ausgewerteten Statistiken positiv. Bei einer nahezu gleich bleibenden Anzahl an Unternehmen hat sowohl die Beschäftigtenzahl als auch der Umsatz deutlich zugenommen. Demnach erwirtschaften derzeit ca. 4.500 Beschäftigte in 500 Unternehmen einen Umsatz von ca. 800 Mio. Euro. Die Autoren gehen davon aus, dass die aufgezeigte Entwicklung von Einzelentwicklungen abhängt. So hat sich eine Serienfertigungswerft (Bavaria) in Bayern zum zweitgrößten europäischen Yachtbauer entwickelt und auch eine Werft in Mecklenburg Vorpommern (Hanse Yachten) gehört mittlerweile zu den größeren Produzenten. Da in die Kategorie Boots- und Yachtbau auch der Bau von Arbeits- und Rettungsbooten fällt, kann hier eine insgesamt positive Tendenz für den Bau von Rettungs- und Tenderbooten für die Kreuzfahrtschiffahrt auch als wahrscheinlich angenommen werden.

Für die Zukunft wird für den Boots- und Yachtbau von einer insgesamt positiven Entwicklung ausgegangen. Eine Industrieansiedlung in Rostock in jüngerer Zeit wird auch hier als Einmaleffekt positive Auswirkungen auf die weitere Entwicklung haben.

An dieser Stelle muss angemerkt werden, dass die statistische Abgrenzung zum Schiffbau bei den Bootsbauunternehmen nicht einheitlich ist. Manche Unternehmen berichten demnach ihre Zahlen in den Schiffbau, was dort möglicherweise die relativ hohe Zahl der in der Statistik ausgewiesenen Unternehmen erklärt.

6.4.2 Schleswig-Holstein

Der Neubau von Yachten und Sportbooten hat in Schleswig-Holstein, verglichen mit Deutschland gesamt, nur eine relativ geringe Umsatzbedeutung. Der Wirtschaftsbereich Branche ist charakterisiert durch eine sehr kleinteilige Struktur mit ausschließlich Klein- und Handwerksunternehmen.

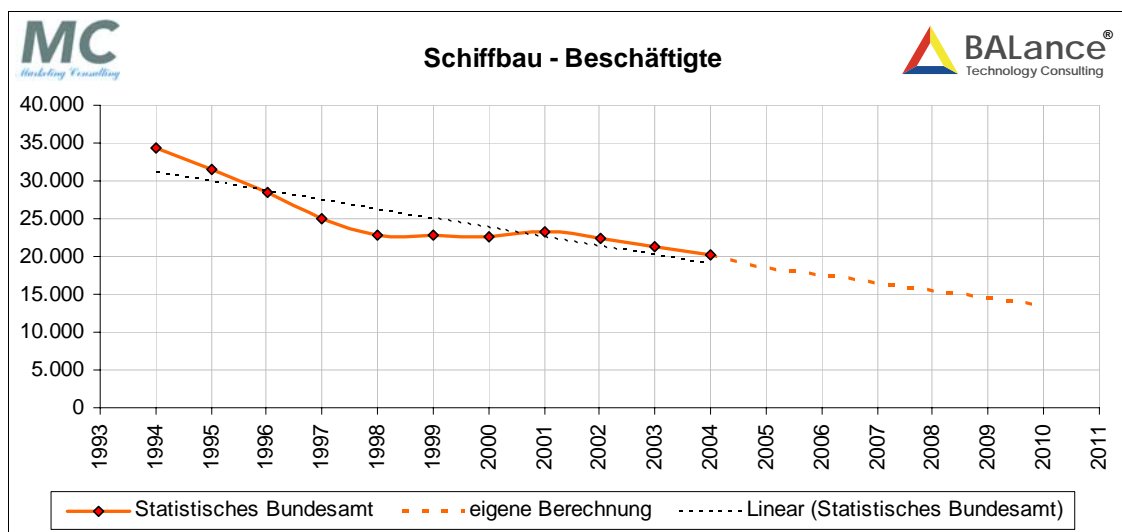
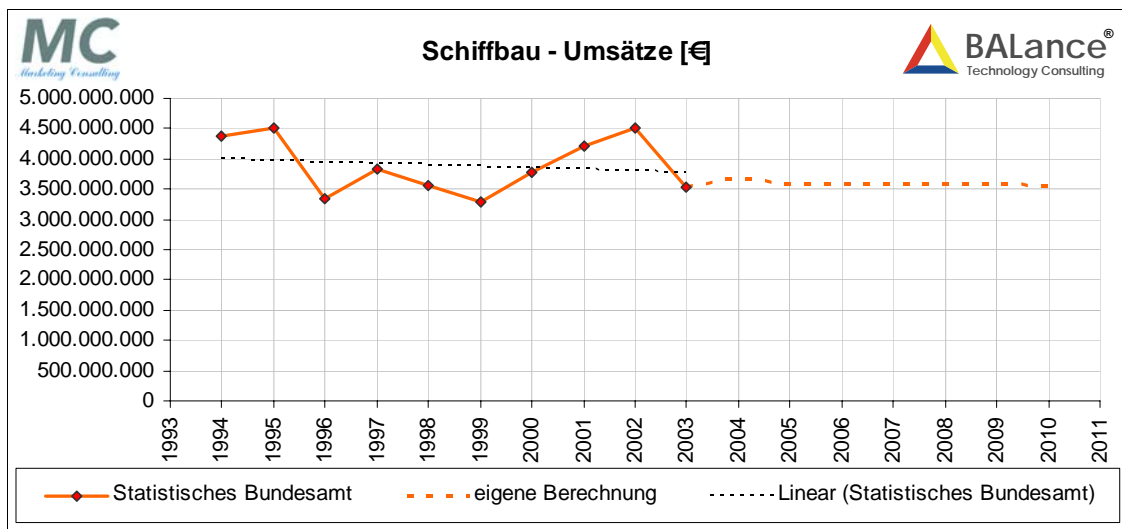
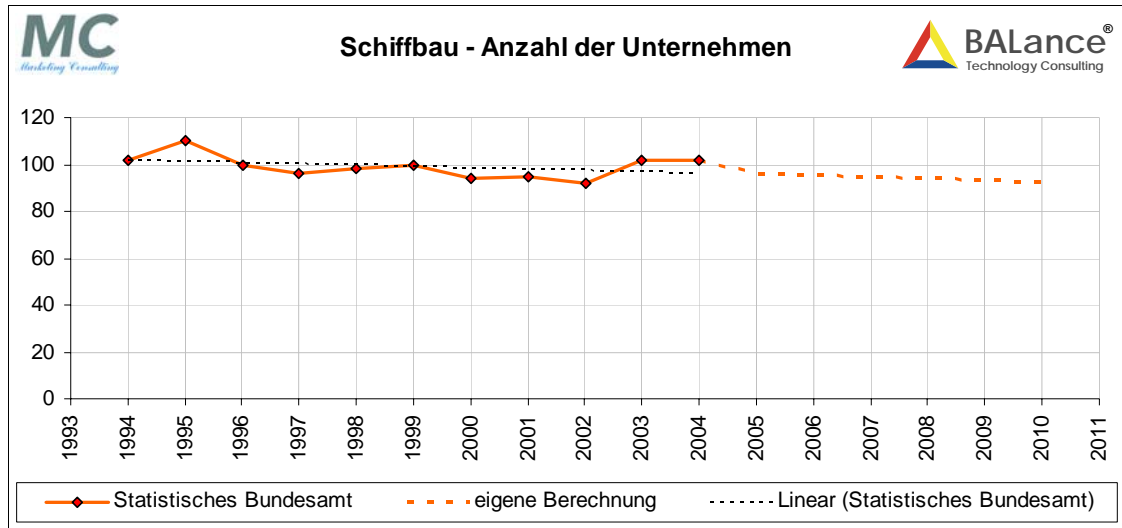
Der wachsende Markt für Superyachten wird über die herstellenden Werften im Wirtschaftsbereich Schiffbau berücksichtigt wird.

Nach den verfügbaren Produktionsstatistiken gab es im Jahr 2003 4 Yacht- und Bootswerften (2004 – 5) mit insgesamt ca. 110 Beschäftigten (2004 – 158) und einem Umsatz von knapp 6 Mio. € (2004 – 9,5 Mio. €). Diese Zahlen umfassen nur Unternehmen mit mehr als 20 Beschäftigten. Nach den durchgeführten Recherchen kann einschließlich dieser statistisch erfassten Unternehmen die Gesamtzahl der Neubauwerften für Yachten und Boote auf 30-40 Unternehmen mit insgesamt 200-250 Beschäftigten abgeschätzt werden. Das daraus abgeleitete Umsatzpotenzial dürfte sich auf 25-30 Mio. € belaufen.

Für Schleswig-Holstein sind in Verbindung mit den Potenzialen der Wassersportwirtschaft insbesondere Umbau, Reparatur und Serviceleistungen für den Yacht- und Sportbootbau von sehr großer Bedeutung mit erheblichen Entwicklungsmöglichkeiten.

6.5 Schiffbau

6.5.1 Deutschland



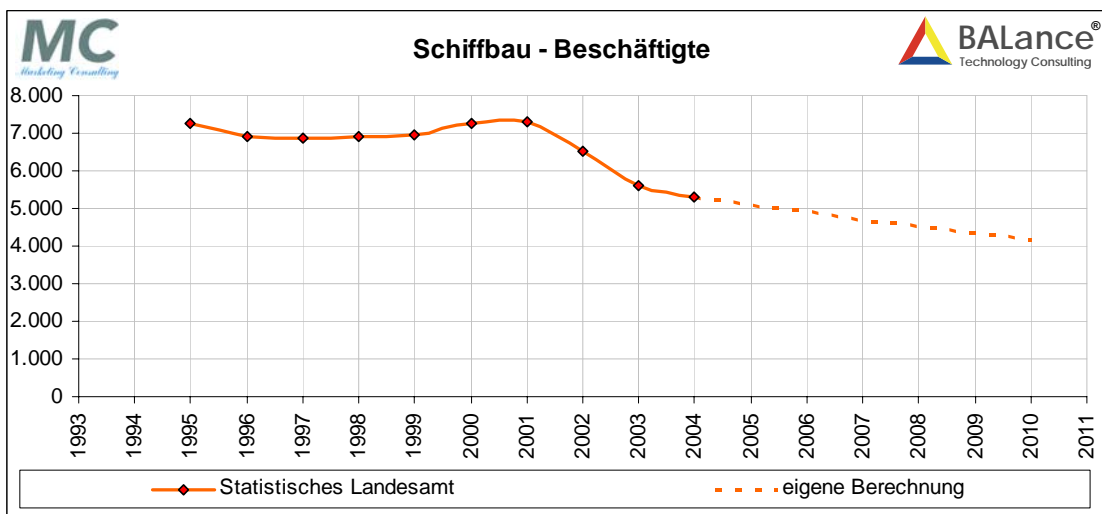
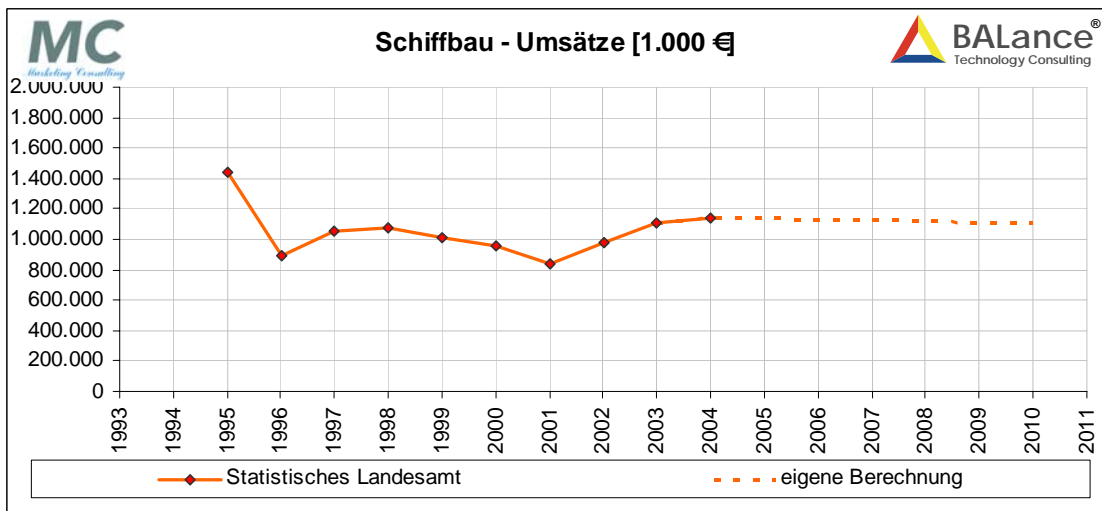
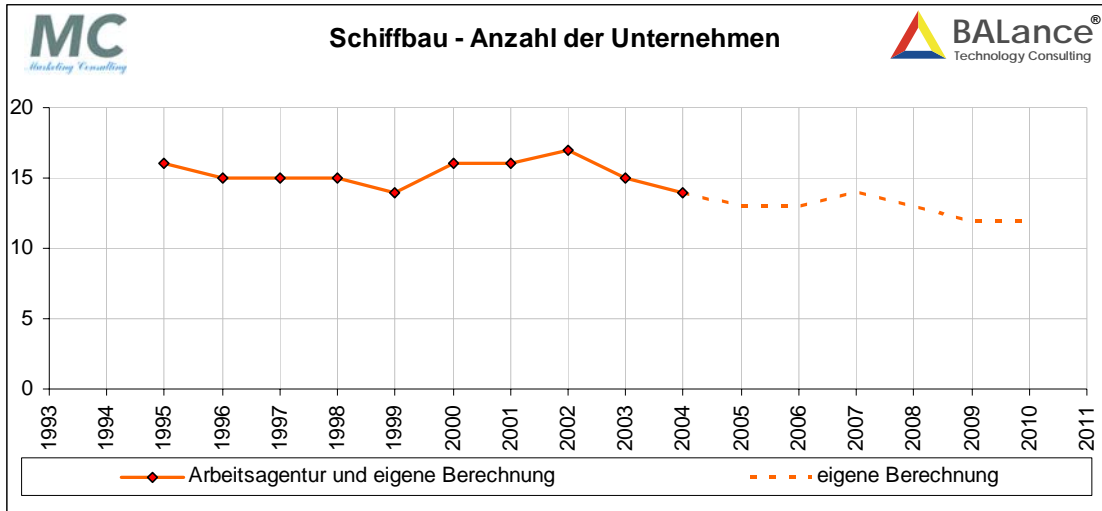
Der Schiffbau in Deutschland beschäftigt heute noch ca. 20.000 Arbeitskräfte in Deutschland. Dabei werden im Mittel in Deutschland ca. 4 Mrd. Euro p.a. umgesetzt. Die stark schwankenden Umsätze, die in der Statistik ausgewiesen werden, sind dabei wahrscheinlich auf die Abrechnungsverfahren der Werften zurückzuführen, bei denen am Jahresende immer Abgrenzungsrechnungen für übergehende Aufträge gemacht werden müssen. Wahrscheinlich liegen die Umsätze auch bei den Werften insgesamt noch höher als statistisch ausgewiesen, weil auch hier „nicht steuerbare Umsätze“ nicht in die Umsatzstatistik einfließen. Entgegen den weitgehend gleich bleibenden Umsätzen ist die Beschäftigungsentwicklung rückläufig. Dies deutet einerseits auf eine sinkende Wertschöpfung der Werften hin, aber auch auf eine steigende Produktivität. Rechnet man die Beschäftigtenzahlen der von Werften outgesourceten Funktionsbereiche mit in die Beschäftigung ein (die zu geringerer Wertschöpfung der Werften führen), so fällt die Abnahme der Beschäftigung im Schiffbau wahrscheinlich deutlich moderater aus. Inwieweit die Wirtschaftszahlen dieser im Umfeld der Werften angesiedelten Dienstleistungsunternehmen in den Zahlen der Zulieferindustrie oder noch in der Schiffbaustatistik enthalten sind, bedarf einer weitergehenden Untersuchung.

Eine Bewertung technologischer Entwicklungen, technologischer Kompetenzen des deutschen Schiffbaus sowie deren Einfluss auf die weitere Entwicklung des Schiffbaus wurde in der vorliegenden Potenzialanalyse nicht vorgenommen.

Die zukünftige Entwicklung für den Schiffbau ist schwer zu bestimmen. Kurzfristig wird sich aufgrund der guten Auftragslage der Werften eine gleich bleibende oder positive Entwicklung zeigen. Die Effekte der weggefallenen Schiffbauförderung und die der neuen Innovationsbeihilfen sind bisher nicht absehbar. Es ist jedoch nicht davon auszugehen, dass es zu einem starken Wachstum kommt. Vielmehr werden bei einer gleich bleibend guten weltweiten Schiffbaukonjunktur für die deutschen Werften die Nischenmärkte im Vordergrund stehen oder auch kurzfristige Aufträge für Handelsschiffe, die aufgrund ausgelasteter Werften in Asien zu guten Konditionen gezeichnet werden können. Die Prognose geht also insgesamt von einer gleich bleibenden Entwicklung aus, wobei hier kontinuierlich eine Überprüfung stattfinden sollte.

Die Bestimmung des anteiligen Marineschiffbaus der Werften ist aufgrund mangelnder harter Daten nur unzureichend möglich. Verschiedene Quellen gehen von ca. 20-25% Anteil am Gesamtumsatz aus, wobei hierin auch Zahlen für den Export enthalten sind.

6.5.2 Schleswig-Holstein



Das Umsatzpotenzial im Schiffbau in Schleswig-Holstein bewegte sich in den vergangenen 10 Jahren relativ stabil auf einem Niveau von ca. 1 Mrd. € pro Jahr. Die zu verzeichnenden Jahresschwankungen resultieren aus realisierten Umsätzen entsprechend den realisierten Ablieferungen. Dies betrifft den zivilen Schiffbau, in größerem Umfang allerdings den Marineschiffbau. Der Marineschiffbau spielt mit einem durchschnittlichen Umsatzanteil von ca. 1/3 in den vergangenen Jahren eine wichtige Rolle und ist damit nach den vorliegenden Angaben des Arbeitskreises Wehrtechnik für Schleswig-Holstein von größerer Bedeutung als im Bundesdurchschnitt.

Der Schiffbausektor in Schleswig-Holstein wird insbesondere durch die 7 Seeschiffwerften HDW, Flensburger Schiffbaugesellschaft (FSG), Lindenau, Kröger, HDW Nobiskrug, Peters und Hitzler geprägt. Mit Ausnahme der Großwerft HDW handelt es sich um einen mittelständisch geprägten Wirtschaftsbereich.

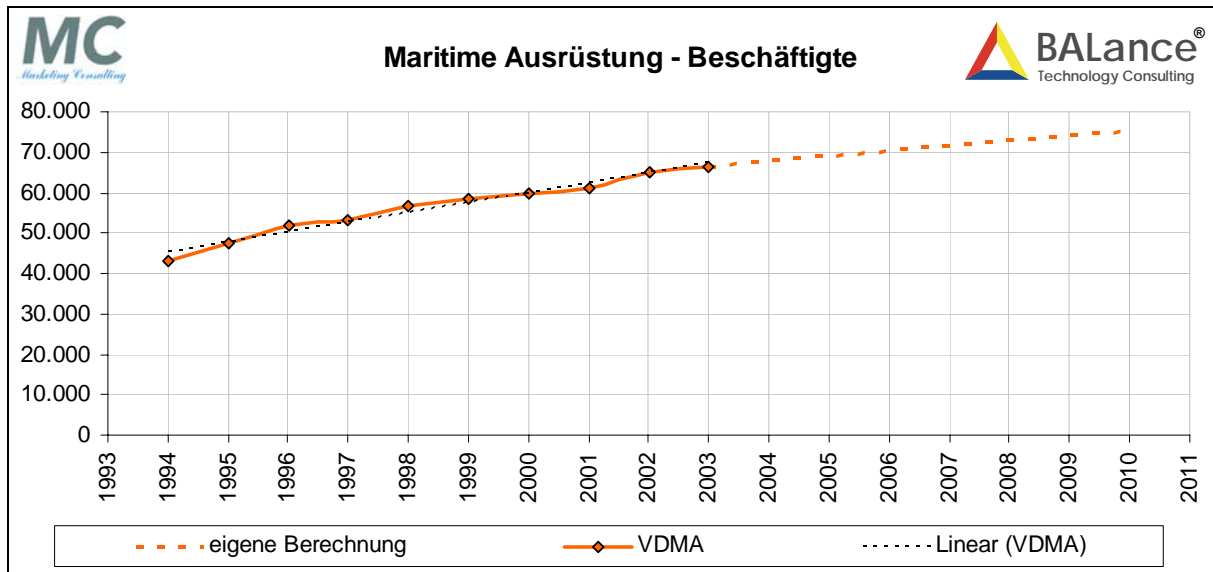
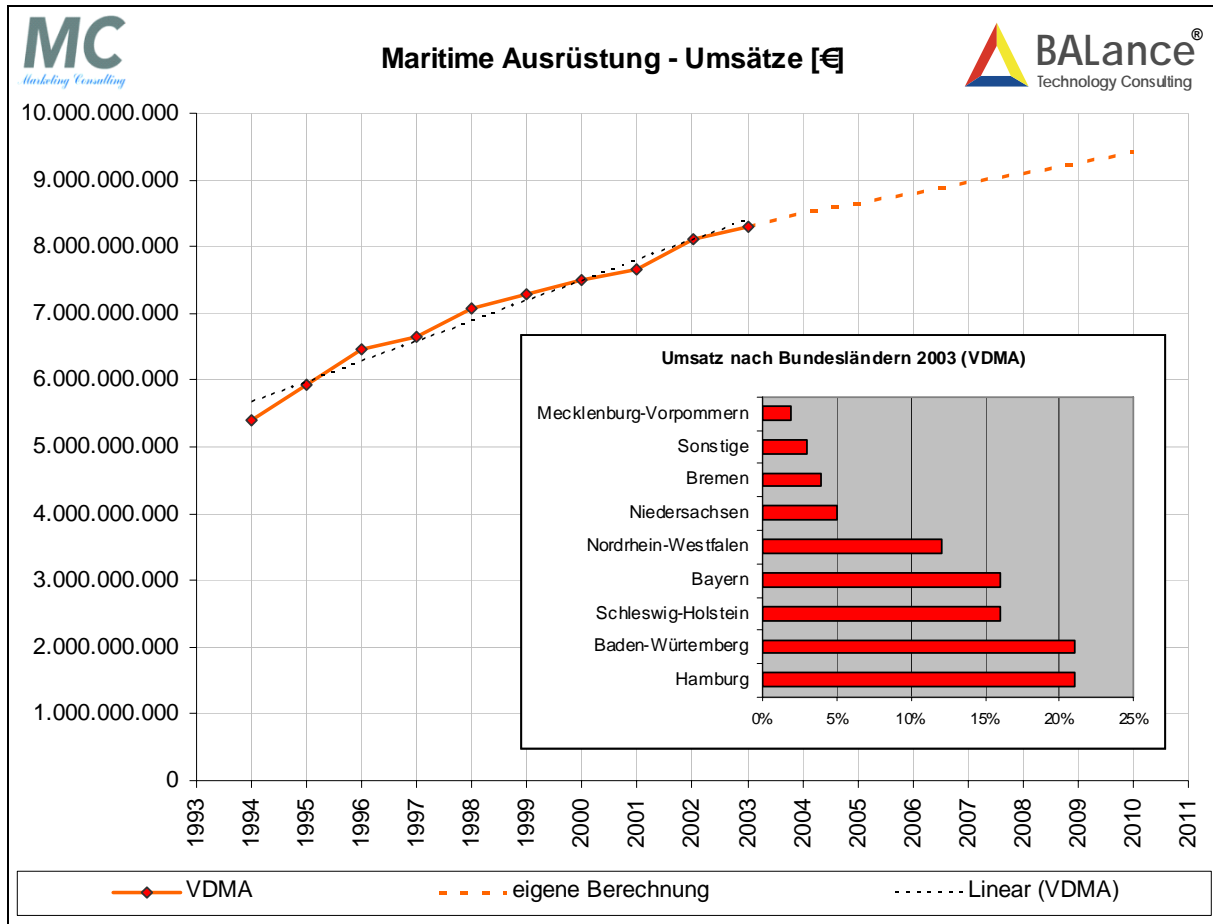
Unternehmen aus Schleswig-Holstein verfügen neben Marineschiffen insbesondere über starke Marktpositionen bei RoRo-Fähren, Doppelhüllentankern, Spezialschiffen, Megayachten sowie teilweise Containerfeederschiffe.

Die Beschäftigtenzahl ist seit Anfang der 80-er Jahre weiterhin rückläufig, wobei der Rückgang in den vergangenen Jahren unter dem bundesweiten Durchschnitt lag. Einen Beschäftigtenzuwachs gab es in den letzten Jahren nur bei FSG und Lindenau.

Noch nicht abschätzbar und deshalb unbedingt weiter genau zu beobachten sein wird die zukünftige Entwicklung von HDW als Teil des neuen Werftenverbundes Thyssen Krupp Marine Systems sein. Weitere für die Zukunft kritische Punkte für den Schiffbau in Schleswig-Holstein sind das Auslaufen der Schiffbauschubventionen sowie die insbesondere in Deutschland aus Haushaltsgründen schwierige Abschätzung der weiteren Entwicklung des Marine-schiffbaus.

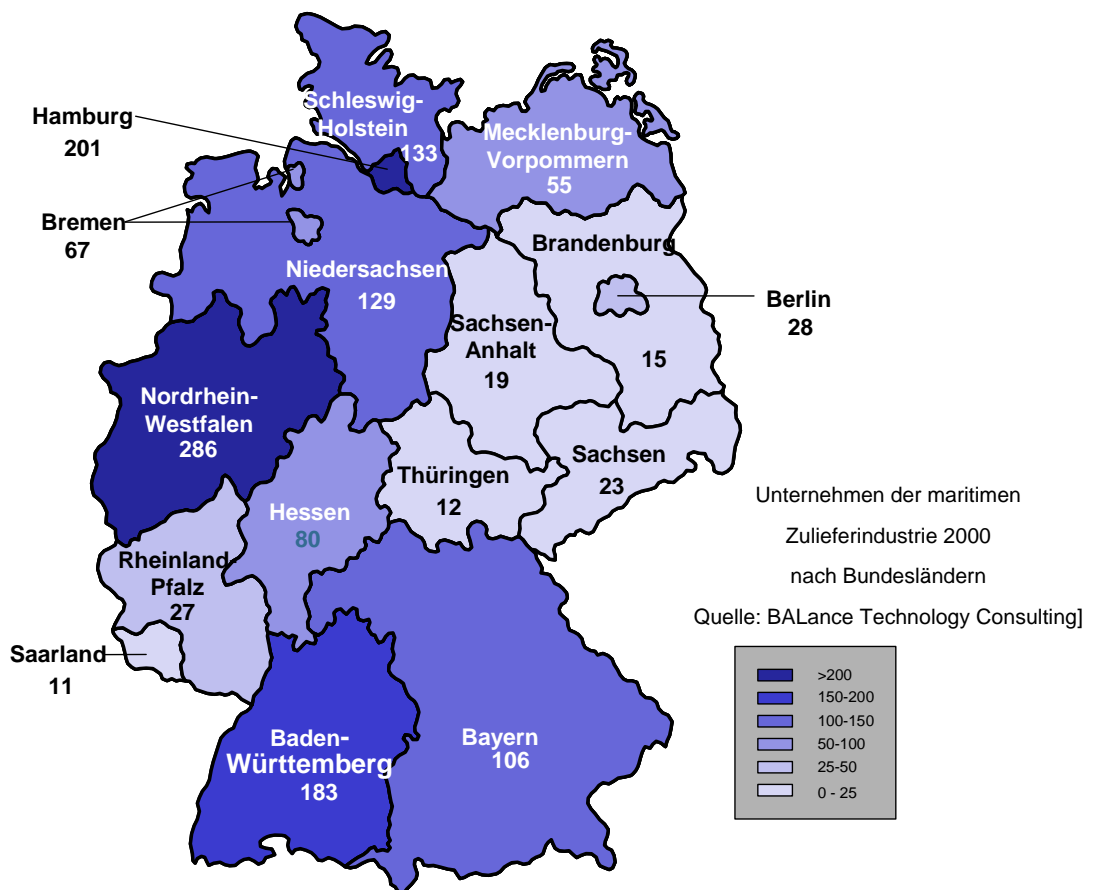
6.6 Maritime Ausrüstungen/Schiffbauzulieferindustrie

6.6.1 Deutschland



Die Analyse der maritimen Zulieferindustrie ist eine komplexe Aufgabe, die geschlossen kaum lösbar ist und im Ergebnis nur zu verifizierten Abschätzungen führen kann. Dies liegt darin begründet, dass für die Branche nur wenige statistisch auswertbare Informationen vorliegen, weil die Branche insgesamt sehr vielseitig ist. Es werden fast alle Bereiche der verarbeitenden Industrie berührt, zusätzlich dazu Lieferungen von Halbzeugen, Lohnarbeiten sowie Ingenieur- und Beratungsdienstleistungen. Es gibt keine statistischen Informationen, welcher Anteil der jeweiligen erfassten Produktionszahlen auf bestimmte Industriesektoren, z.B. den Schiffbau entfällt. Die Unternehmensstrukturen der maritimen Zulieferindustrie umfassen sowohl Großunternehmen als auch eine große Zahl von KMU. Ferner müssen die maritimen Zulieferbereiche differenziert werden, z.B. in Zulieferungen für den Schiffneubau, Zulieferungen für die Marine, Zulieferungen für die Schifffahrt (Ersatzteilversorgung), Zulieferungen für die Häfen, Zulieferungen für Offshoreindustrie etc.

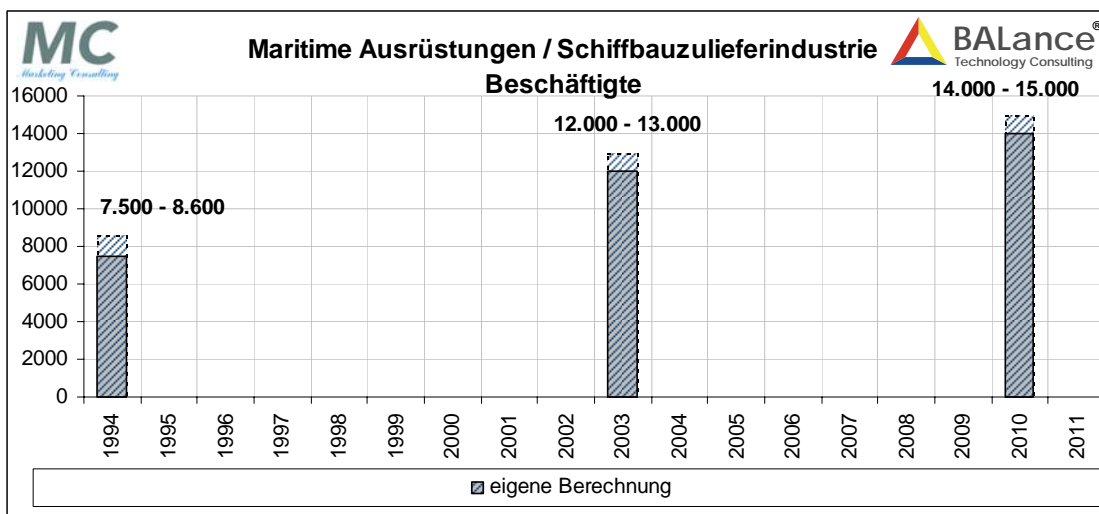
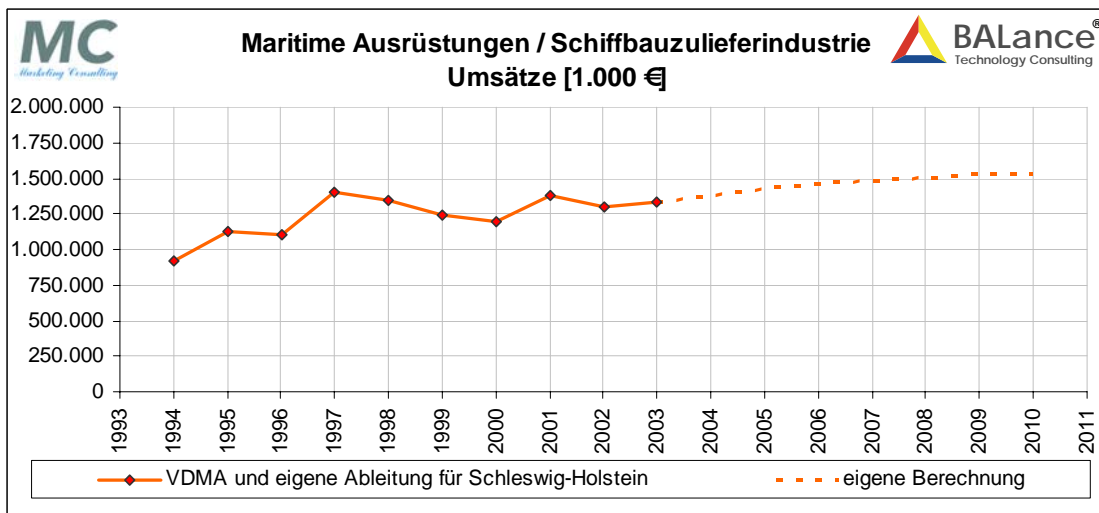
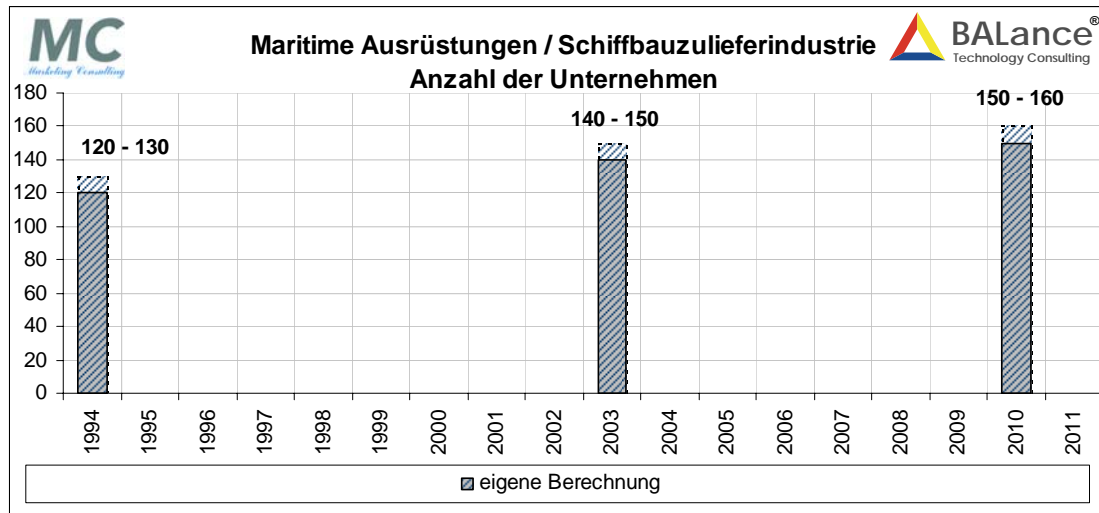
Eine komplexere Analyse zum Bereich der maritimen Zulieferindustrie wurde von BALance Technology Consulting Ende 1999 für die Europäische Kommission durchgeführt. Einen Auszug aus dem Abschlussbericht ist als Anhang 2 beigefügt. Methodisch wurde dabei eine Ableitung aus der Schiffbauproduktion über Fertigungstiefe und statistisch verfügbarer Input/Outputanalyse gewählt. Die daraus entstandenen Zahlen wurden für andere maritime Zuliefersektoren korrigiert, so dass eine Zahl für den Weltmarkt erzeugt werden konnte. Die Zahlen für den Schiffbau-Zuliefermarkt wurden in einer aufwendigen Bottom-up Analyse verifiziert, bei der aufgeteilt nach Schiffstypen auf der Basis von differenzierten Kostenanalysen Hochrechnungen für den Markt gemacht wurden. Demnach wurde der Weltmarkt pro Jahr für die maritime Zulieferindustrie mit ca. 61 Mrd. Euro bewertet, worin der Schiffbauanteil ca. 22 Mrd. Euro ausmacht. Der auf Deutschland entfallende Anteil ergab sich zu 5,22 Mrd. Euro bei ca. 60% Export, erwirtschaftet von hochgerechnet 1250 Unternehmen mit ca. 60.000 Beschäftigten. Eine Unternehmenszählung im Jahr 2000 kommt sogar zu fast 1400 im Zuliefermarkt tätigen Unternehmen, die sich gemäß dem folgenden Bild auf die Bundesländer aufteilen.



Für 1999 wurden von dem Fachverband VDMA für Deutschland Marktzahlen von ca. 7 Mrd. Euro gemeldet, die aus Meldungen der Mitgliedsunternehmen hochgerechnet und abgeschätzt werden. Da die o.g. Zahlen aus der Studie auf eher vorsichtigen Bewertungen beruhen und auch einige Zulieferbereiche, z.B. Häfen nicht berücksichtigt wurden, werden gemäß obiger Darstellung die vom Verband gemeldeten Zahlen verwendet, bzw. mit den gemeldeten jährlichen Veränderungen hochgerechnet. Es bleibt jedoch anzumerken, dass eine genauere Analyse dieser Zahlen lohnenswert wäre, insbesondere hinsichtlich einer wertmäßigen Aufteilung auf Komponenten und System, Halbzeuge (Stahl und Rohre) sowie Fertigungs- und Ingenieurdienstleistungen. Insbesondere bezogen auf die letztgenannten Bereiche können noch zusätzliche Werte entfallen, die durch das konsequente Outsourcen der Werften entstanden sind. Hier sind auch regionale Effekte von besonderer Bedeutung, weil sich outgesourcte Unternehmen im unmittelbaren Umfeld der Werften ansiedeln und auch i.d.R. in einem direkten wirtschaftlichen Abhängigkeitsverhältnis zu den Werften bleiben.

Die Zukunftsprognose für die Branche hängt von verschiedenen Einflüssen ab. Zunächst gehört hierzu der Weltschiffbaumarkt, für den die Prognosen insgesamt nach wie vor positiv sind und an dem die deutschen Zulieferunternehmen auf Grund guter Technologie und der hohen Zahl an Schiffsbestellungen aus Deutschland nach wie vor einen hohen Anteil haben werden (deutsche Reeder haben 12% Anteil am Bestellvolumen weltweit). Zusätzliches Wachstum wird voraussichtlich über eine mit dem steigenden Weltseehandel weiterhin boomende Schifffahrt entstehen, weil der Ersatzteilbedarf der fahrenden Flotte steigen wird. Besondere Märkte wie z.B. die Schiffssicherheit, die eine Sonderentwicklung begründen können, sind hier noch nicht berücksichtigt. Diese insgesamt positive Entwicklung für die Zukunft trifft für die System- und Komponentenhersteller und z.T. für die Halbzeughersteller zu. Dagegen ist die wirtschaftliche Entwicklung der Fertigungsdienstleister vorwiegend an die wirtschaftliche Entwicklung der regionalen Werften geknüpft. Hier kann allenfalls von einer stagnierenden Entwicklung ausgegangen werden.

6.6.2 Schleswig-Holstein



Die Schiffbauzulieferindustrie in Schleswig-Holstein verfügt in den vergangenen 10 Jahren mit einem Marktanteil zwischen 16 und 20% über eine starke Marktposition innerhalb der deutschen Schiffbauzulieferindustrie.

Das Umsatzpotenzial in der Schiffbauzulieferindustrie belief sich 2003 auf knapp 1,3 Mrd. €, was gegenüber 1994 eine Steigerung um ca. 45% bedeutete. In diesem Sektor waren in Schleswig-Holstein 2003 12.-13.000 Mitarbeiter in 140-150 Unternehmen beschäftigt. Es handelt sich um eine überwiegend mittelständisch geprägte innovative Branche mit einigen konzerngebundenen größeren Unternehmen. Zu den nach erzielten Umsätzen größten Zulieferunternehmen in Schleswig-Holstein zählen Caterpillar Motoren (Kiel), Raytheon Marine (Kiel), R&M Schiffsisolierung (Kiel), Hatlapa (Uetersen), Sauer & Sohn (Kiel), Hagenuk Marinekommunikation (Flintbek), Gabler Maschinenbau (Lübeck), Interschalt (Schenefeld) und Zöllner (Kiel).

Speziell im Zuliefermarkt für den Handelsschiffbau sind sehr hohe Exportanteile von 60-70%, teilweise noch darüber, zu verzeichnen. Bedingt durch die steigenden Anforderungen der Werften, der Reedereien und der Marineabnehmer ist die Schiffbauzulieferindustrie stark technologiegetrieben mit entsprechenden Auswirkungen in Richtung bundesweiter und internationaler Ausrichtungen weit über Schleswig-Holstein hinaus.

Der Anteil schleswig-holsteinischer Zulieferunternehmen an den Beschaffungen der Werften aus Schleswig-Holstein ist bislang relativ gering. Dies betrifft insbesondere den Marineschiffbau, aber auch teilweise den zivilen Schiffbau. Speziell im Marineschiffbau verfügen Zulieferer aus anderen Bundesländern über beträchtliche Lieferanteile bei schleswig-holsteinischen Werften.

Unternehmen aus Schleswig-Holstein verfügen über starke Marktpositionen auf den Gebieten Navigation, Kommunikation, Schiffsautomation, Antriebe, Kompressoren (2 Hersteller aus Schleswig-Holstein erreichen zusammen einen Weltmarktanteil von ca. 45%), Schiffsbetriebstechnik, Sicherheitstechnik sowie Marinezulieferungen. Zunehmend wichtiger, auch für Unternehmen aus Schleswig-Holstein, wird das System Engineering in der Schiffbauzulieferindustrie.

Erhebliche Marktpotenziale werden in Zukunft für Produkte und Dienstleistungen im Zusammenhang mit maritimer Sicherheitstechnik sowohl für schiffsgestützte Anwendungen (maritime Safety) als auch für landgestützte Anwendungen (maritime Security - Sicherung von Schiffen, Häfen und Offshore-Anlagen gegen äußere Gefahren und Angriffe) erwartet.

6.7 Offshore-Technologien und Unterwassertechnik (Öl und Gas)

6.7.1 Deutschland

Die für diese Betrachtung der Offshoreindustrie im deutschen Markt interessanten Zahlen sind die der Offshorezulieferindustrie, die aus einer Mischung von erfolgreichen Halbzeuglieferanten (Rohre und Stahl) sowie spezieller System- und Komponentenhersteller sowie Dienstleistern besteht. Eine Abschätzung der Größe dieses Industriesektors ist kaum möglich, weil zum einen der größte Teil der Umsätze Exportumsätze sind und die Firmen in der Statistik nicht als Offshore-Zulieferunternehmen ausgewiesen werden, sondern vielmehr in den allgemeinen Zahlen für das produzierende Gewerbe enthalten sind.

Hilfsweise werden daher für eine Bewertung Zahlen der Fachverbände herangezogen.

Eine Zählung der GMT ergab insgesamt 142 Unternehmen mit Aktivitäten im Offshore Öl- und Gas Zuliefermarkt. Der größte Teil dieser Unternehmen ist entweder in der GMT oder beim VDMA Schiffbau/Offshore organisiert. Bezogen auf den Umsatz nennen der VDMA einen Anteil am gesamten Schiffbau/Offshore Umsatz von 8,3 Mrd. Euro (vgl. Kapitel 6.6) von 3-5%. Der sich daraus ergebende Wertanteil in Höhe von 0,25-0,4 Mrd. Euro erachten Branchenexperten als deutlich zu niedrig. Die schätzen den Umsatz sogar auf ca. 2 Mrd. Euro, was einem Weltmarktanteil an den weltweiten Investitionen im Offshoremarkt von etwa 3% ausmacht.

Für diese Studie wird von den Autoren ein konservativer Mittelwert aus diesen Angaben angenommen. Demnach beträgt der Gesamtumsatz in 2003 ca. 1 Mrd. Euro, erwirtschaftet von 120 – 150 Unternehmen mit insgesamt ca. 8.000 Beschäftigten. In die Gesamtrechnung (Übersichtstabelle) werden von diesen Zahlen 70% übernommen, weil die anderen 30% bereits in den Zahlen der Zulieferindustrie enthalten sind. Aufgrund der dünnen Datenlage wird auf eine Darstellung einer Zeitreihe verzichtet. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass bei konzertierten Aktionen der Branche und einer gezielten Einbindung in die europäische Öl- und Gasindustrie eine Verbesserung der Marktposition erreicht werden kann.

Wegen der derzeitigen hohen Marktpreise für Öl und Gas hat auch die Investitionsbereitschaft der Unternehmen in technologisch anspruchsvolle Projekte wieder deutlich zugenommen (Tiefseeproduktion, Polartechnik). Hier können besondere Fähigkeiten der deutschen Industrie, z.B. im Bereich Engineering, Systemtechnik, Bohrtechnik und Steuerungstechnik, vermehrt zum Zuge kommen. Bei einer anhaltenden Entwicklung ist daher auch für den deutschen Markt mit einer weiteren Verbesserung der Marktsituation zu rechnen.

6.7.2 Schleswig-Holstein

Unternehmen aus Schleswig-Holstein machen bislang mit nur knapp 5% nur einen relativ kleinen Teil der deutschen Offshorezulieferindustrie aus.

Die wichtigsten Unternehmen in Schleswig-Holstein in der Offshoretechnik mit teilweise beträchtlichen Umsatzsteigerungen sind GISMA Steckverbinder (Neumünster, Umsatzverdreifachung in den letzten 5 Jahren) und Menck (Kaltenkirchen).

Zusätzlich muss für Schleswig-Holstein beachtet werden, dass im Wattenmeer von der Fa. RWE-Dea die einzige deutsche Offshoreplattform zur Ölförderung betrieben wird. Seit Förderbeginn wurden hier bislang 455 Mio. € investiert. Für 2005 sind Investitionen in Höhe von ca. 100 Mio. € für den Bau einer Pipeline geplant. Durch die Pipeline wird eine Erhöhung der Offshoreförderung auf 1,2-1,5 Mio. t pro Jahr erwartet. Gefördert wurden seit 1987 ca. 14 Mio. t Öl. Als wirtschaftlich noch gewinnbar auf Mittelplate gelten ca. 35 Mio. t. Die Förderplattform Mittelplate produziert seit 1987 ohne jegliche Umweltbeeinträchtigungen und gilt als sehr positives Beispiel für eine umweltverträgliche Offshoreölförderung.

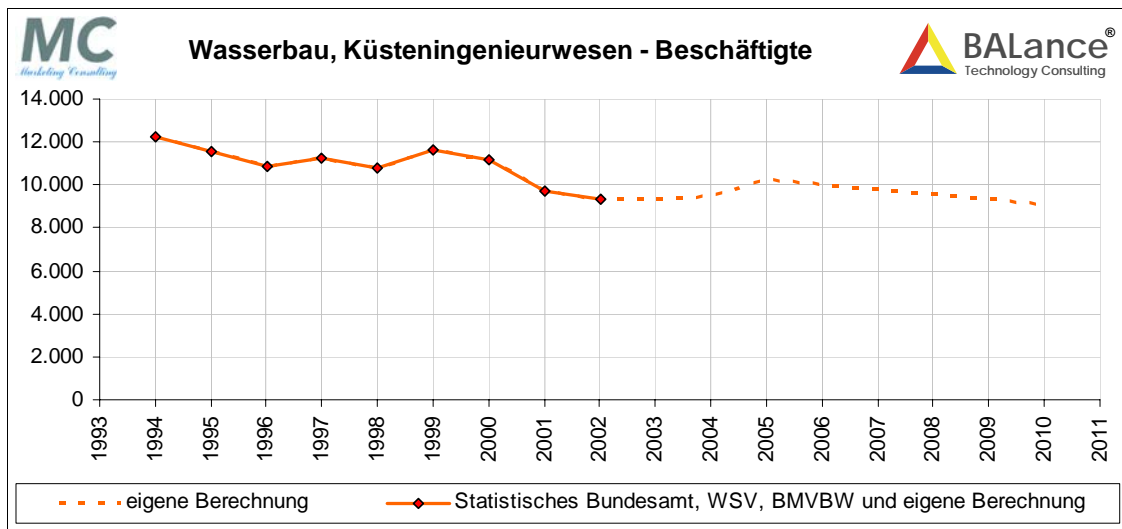
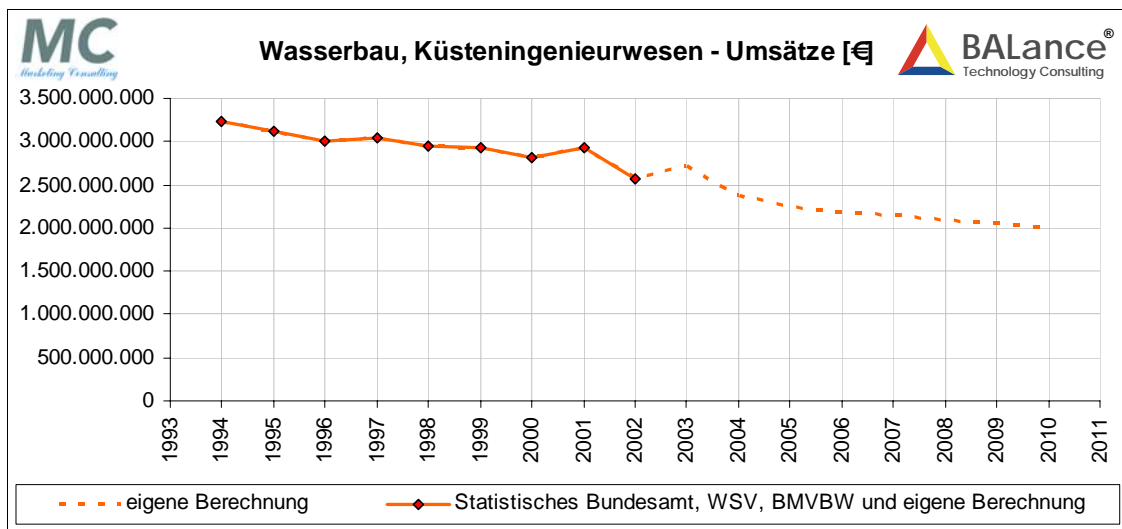
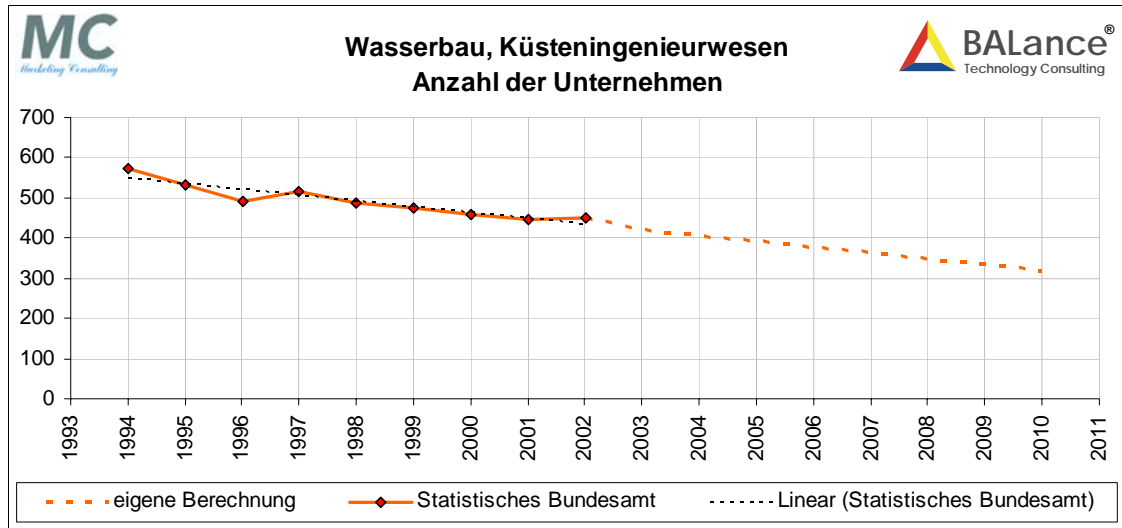


Das gesamte Umsatzpotenzial in der Offshoreindustrie (Zulieferindustrie und Ölindustrie) belief sich 2003 auf ca. 100 Mio. €. In diesem Sektor gibt es in Schleswig-Holstein ca. 20-25 Unternehmen mit 200-250 Beschäftigten. Es gibt teilweise Überschneidungen im Produkt- und Dienstleistungsangebot mit den Wirtschaftsbereichen Offshore Wind und Forschung/Meeresforschungstechnik.

Interessante Zukunftspotenziale werden in der Zukunft für Unternehmen in Schleswig-Holstein neben dem international weiter wachsenden Offshoremarkt auch in der Zusammenarbeit zwischen der Zulieferindustrie und der Meeresforschung, z.B. mit Blick auf das Thema Methanhydrate, gesehen.

6.8 Wasserbau, Küsteningenieurwesen

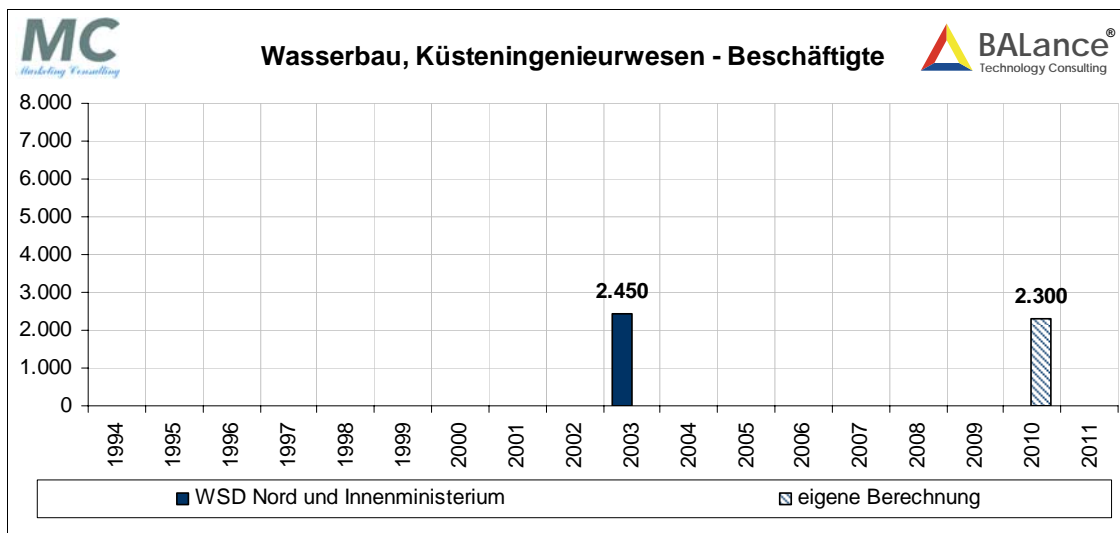
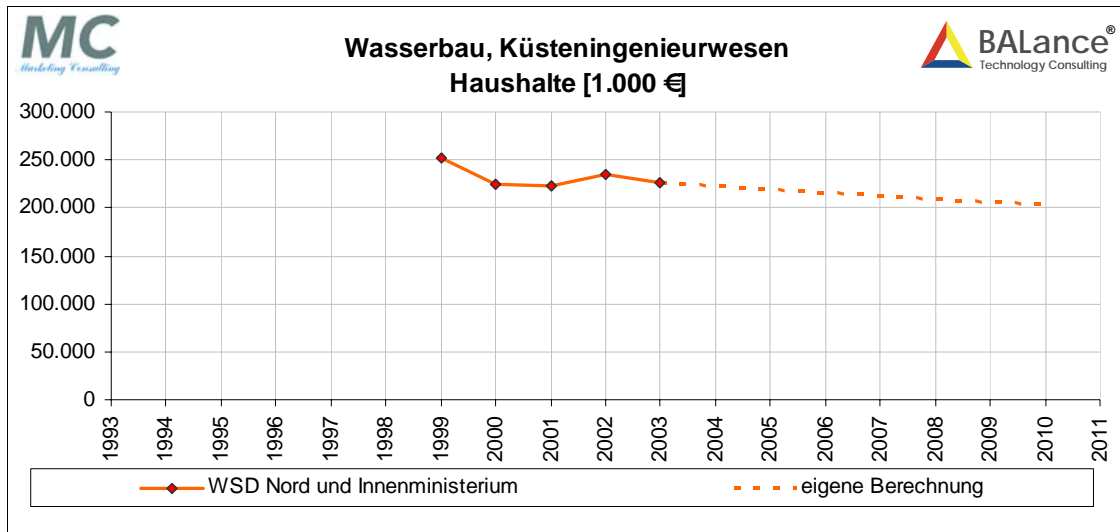
6.8.1 Deutschland



Die Zahlen für Wasserbau, Küstenschutz und Betrieb der Wasserstraßen setzt sich aus verschiedenen Komponenten zusammen. Da sind zunächst die statistisch gut erfassten Zahlen des Wasserbaus, die in der Regel die Nassbaggerei und spezialisierte Wasser-Tiefbauunternehmen umfassen. Hinzu kommt eine Korrektur für Ingenieurleistungen um angenommene 10%, die statistisch nicht spezifisch ausgewiesen werden. Für den Küstenschutz werden die entsprechenden Zahlen des Bundeshaushaltes herangezogen, die weiterhin ergänzt werden müssen mit Ausgaben der Länder und der Deichverbände. Letztlich werden die Zahlen der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen hinzugerechnet, die für den Betrieb der See- und Binnenwasserstraßen zuständig sind.

Insgesamt zeigen die Wirtschaftskennzahlen für diesen Sektor ein unerwartetes Gesamtbild. Der Gesamtumsatz in dem Sektor umfasst demnach 2,5 Mrd. Euro, erwirtschaftet von 500 Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen. Dabei werden ca. 10.000 Personen beschäftigt. Es ist davon auszugehen, dass die Wirtschaftszahlen in diesem Sektor weitgehend konstant bleiben. Küstenschutz ist eine Notwendigkeit, der bei insgesamt steigender Bedrohungslage (Meeresspiegelanstieg) langfristig noch an Bedeutung zunehmen wird. Der in den Zahlen ausgewiesene tendenzielle Rückgang ist vermutlich hauptsächlich auf den Bereich Wasserbau zurückzuführen. Hier hat es wahrscheinlich durch die Liberalisierung der europäischen Märkte eine Verlagerung von Aufträgen ins Ausland gegeben. Eine entsprechende Kompensation durch Auslandsaufträge fand offensichtlich nicht statt.

6.8.2 Schleswig-Holstein



Bau, Unterhalt und Betrieb der Bundeswasserstrassen in Schleswig-Holstein obliegt der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord (WSD Nord), die dem Bundesverkehrsministerium untersteht. Zum Verantwortungsbereich der WSD Nord gehören neben dem Hauptsitz in Kiel in Schleswig-Holstein weiterhin die Wasser- und Schifffahrtsämter (WSA) in Kiel-Holtenau, Lübeck, Tönning, Brunsbüttel sowie das Neubauamt Nord-Ostsee-Kanal in Rendsburg.

Die wichtigste Bundeswasserstrasse in Schleswig-Holstein mit erheblichen Aufwendungen für Betrieb und Erhalt, Investitionen und Verwaltung ist der Nord-Ostsee-Kanal.

Unter Berücksichtigung der zunehmenden Güterverkehre im Nord-Ostsee-Kanal und insbesondere zunehmender Schiffsgrößen treten Erschwernisse für den Begegnungsverkehr auf und führen zu längeren Wartezeiten in den Ausweichstellen. Dies trifft insbesondere auf eine Strecke von 11 km zwischen Kiel-Holtenau und Königsförde wegen mangelnder Sohlbreiten und nicht ausreichender Kurvenradien zu.

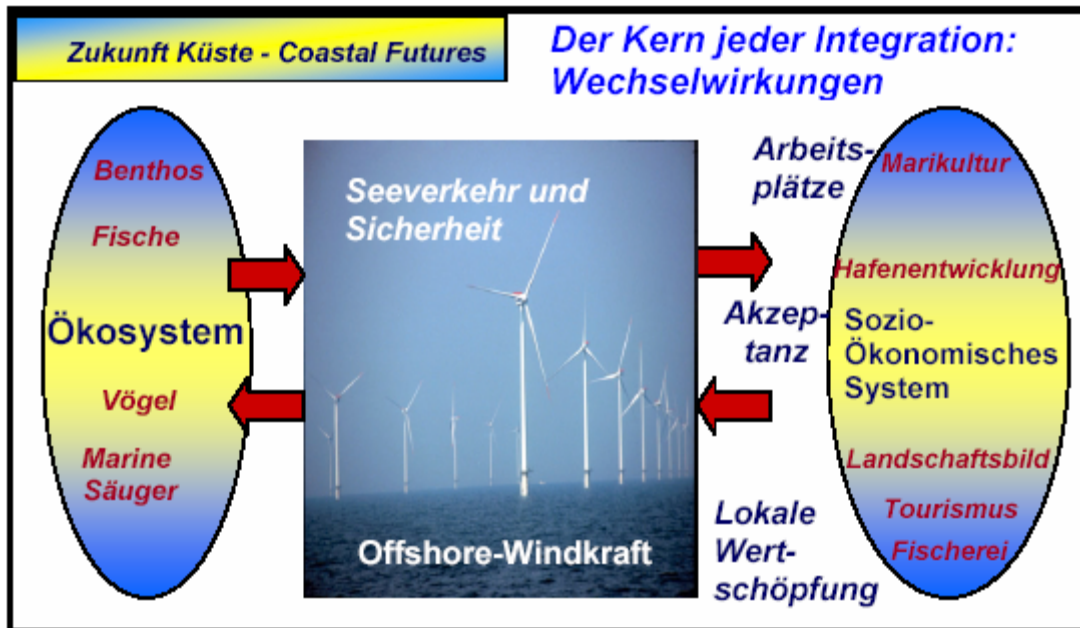
Aufgaben des Küstenschutzes und Deichbaus werden in Schleswig-Holstein durch das Innenministerium (früher durch das Ministerium für ländliche Räume, Landeplanung, Landwirtschaft und Tourismus) wahrgenommen. Im Rahmen der Neuerstellung des Generalplanes

Küstenschutz 2001 in Schleswig-Holstein wurde in Schleswig-Holstein erstmals in Deutschland die Strategie des Integrierten Küstenschutzes entwickelt und in der Planung umgesetzt.

Das gesamte Haushaltsvolumen für den Wasserbau und Küstenschutz der WSD Nord und des Innenministeriums belief sich 2003 auf knapp 230 Mio. €. Dahinter stehen in der WSD sowie in den Ämtern für ländliche Räume in Husum und Kiel sowie im Innenministerium selbst in Summe fast 2.400 Beschäftigte.

In diesen Zahlen sind nur die relevanten Haushaltsausgaben von Bund und Land sowie die Beschäftigtenzahlen berücksichtigt. Nicht dargestellt werden können im Rahmen dieser Potenzialanalyse die involvierten Unternehmen und Dienstleister, z.B. aus der Bauwirtschaft.

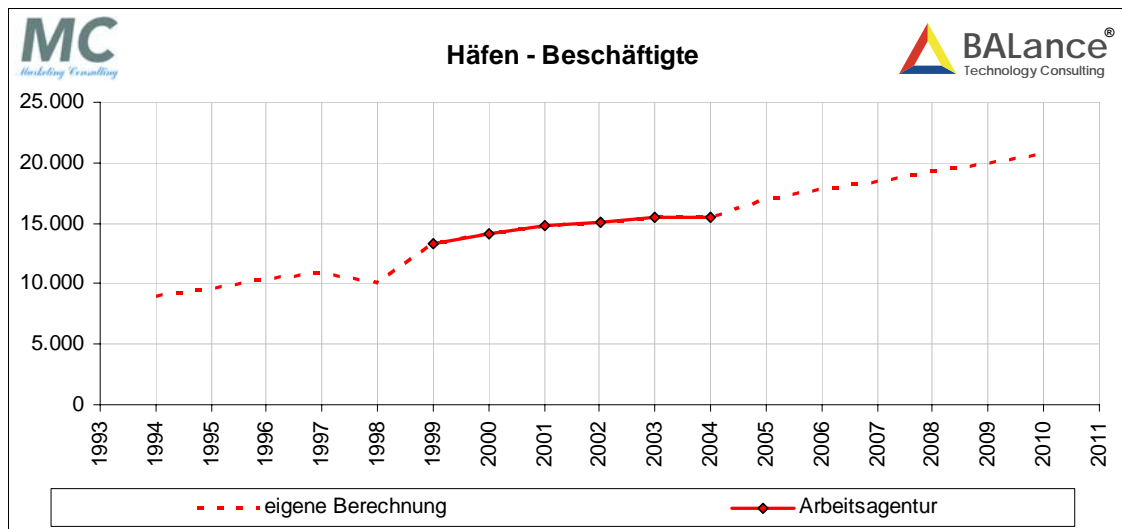
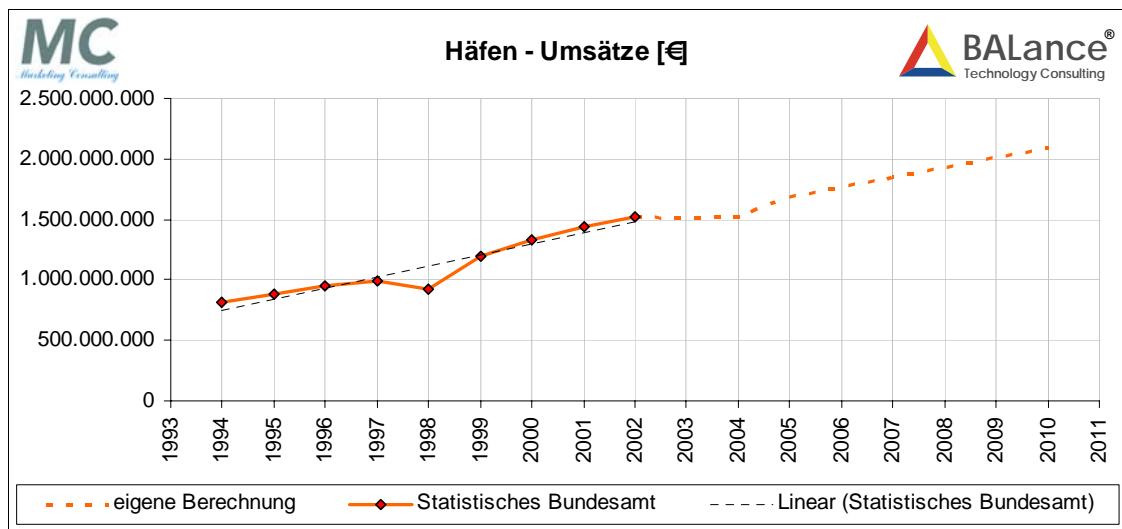
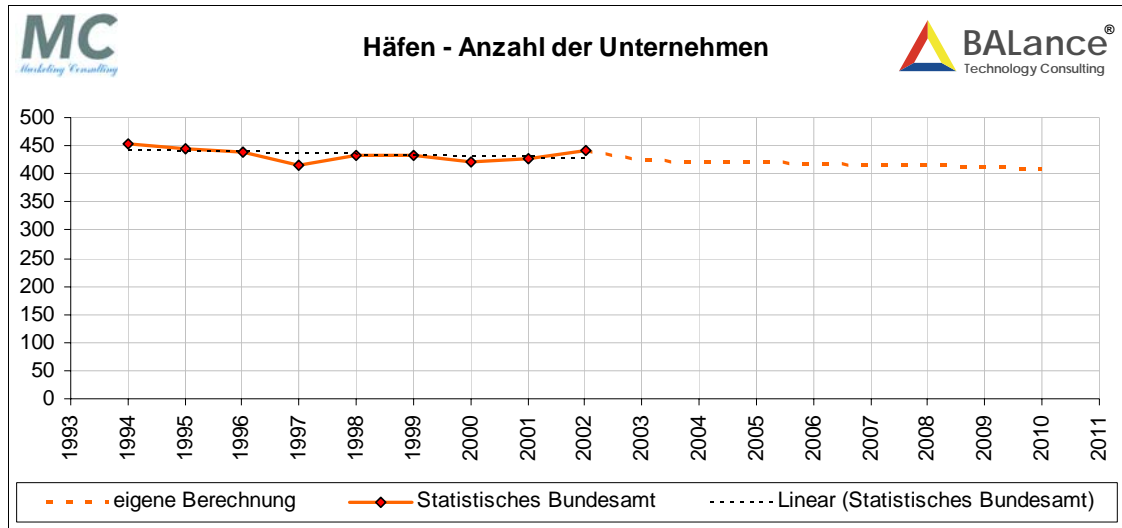
Ein weiterer wichtiger Bereich im Sektor Wasserbau/Küstenschutz ist das Integrierte Küstenzonenmanagement (IKZM), das insbesondere im Vorfeld von Investitionen von zunehmender Bedeutung ist. Eine quantitative Bewertung dieses Bereiches, der vorrangig von Dienstleistern und Forschungseinrichtungen abgedeckt wird, ist hier nicht möglich. Aktuell befindet sich gegenwärtig das vom Bundesforschungsministerium geförderter Projekt „Zukunft Küste - Coastal Futures“ des Forschungs- und Technologiezentrums Westküste der Universität Kiel in Zusammenarbeit mit weiteren ca. 50 Partnern in Bearbeitung.



Quelle: Forschungs- und Technologiezentrum Westküste, Büsum

6.9 Häfen

6.9.1 Deutschland



Im Gleichschritt mit der positiven Entwicklung im Weltseehandel zeigt sich für die Entwicklung der Häfen insgesamt eine steigende Tendenz. Für die Berechnung der Hafendaten wurden aus den vorliegenden Statistiken die Zahlen für Frachtumschlag und Lagerei sowie der sonstigen Hilfs- und Nebentätigkeiten für die Schifffahrt zusammengefasst. Die Zahlen für Frachtumschlag und Lagerei wurden entsprechend dem Frachtaufkommen je Verkehrsträger für die Schifffahrt anteilig angerechnet. Demnach entfällt auf den Hafenumschlag etwa ein Anteil von 12,7 % an der gesamten Transportmenge.

Für die Zukunftsprognose wurde von einem mittleren Wachstum von ca. 2,1 % per annum in der Periode 1998 bis 2015 ausgegangen (Berechnung gemäß Zahlen aus u.g. Hafenstudie⁵). Allerdings hat sich in der Periode 1998-2003 das mittlere Wachstum mit 2,5 % etwas höher eingestellt, wobei die Ostseehäfen in ihrem Wachstum weitgehend stagnieren. Vom Wachstum profitieren fast ausschließlich die Nordseehäfen und hier insbesondere Hamburg und Bremerhaven mit starken Zuwächsen im Containerverkehr.

⁵ „Entwicklungstendenzen der deutschen Nordseehäfen bis 2015“ (BLG, Planco, ISL et.al.), 2000

6.9.2 Schleswig-Holstein

Tabelle 7: Entwicklung des Seegüterumschlags in den Häfen Schleswig-Holstein 1993-2004 (gerundete Werte)

Jahr	Nettoumschlag (in 1.000 t)	Eigengewichte der Ladung (in 1.000 t)	Bruttoumschlag (in 1.000 t)
1994	34.390	16.792	50.182
1998	34.967	14.061	49.028
2001	34.823	11.383	46.206
2002	34.465	11.616	46.081
2003	34.391	12.657	47.048
2004	35.581	12.521	48.102
Veränderung 2004/1994	+ 3,5%	./ 25,4%	./ 4,1%

Quelle: Eigene Zusammenstellung auf der Basis von Informationen des Statistischen Landesamtes Hamburg und Schleswig-Holstein

In den Häfen in Schleswig-Holstein wurden 2004 netto ca. 35,6 Mio. und brutto ca. 48 Mio. t Güter umgeschlagen. Erstmals im Jahr 2004 war wieder ein leichtes Wachstum im Güterumschlag in den schleswig-holsteinischen Häfen zu verzeichnen. Dies ist fast ausschließlich auf das Umschlagswachstum im Lübecker Hafen zurückzuführen, während der Güterumschlag in den Häfen Kiel und Brunsbüttel seit 2002 weiter abgenommen hat. Es muss in diesem Zusammenhang konstatiert werden, dass der Umschlag der Häfen in Schleswig-Holstein in den vergangenen Jahren weitgehend stagniert hat, während insbesondere die Häfen in Hamburg und Bremerhaven starke Zuwächse verbuchen konnten.

Die Ostseehäfen in Schleswig-Holstein sind im Wesentlichen auf den RoRo- und den Fährverkehr ausgerichtet. Mit Abstand wichtigster Hafen in Schleswig-Holstein ist Lübeck, der gleichzeitig der größte deutsche Ostseehafen ist.

Weitere wichtige Ostseehäfen sind Kiel und Puttgarden. Kiel ist der wichtigste deutsche Hafen für Kreuzfahrtschiffe sowie auch für Fährschiffpassagiere mit in den vergangenen Jahren wieder wachsenden Passagierzahlen.

Puttgarden ist mit der von Scandlines betriebenen Vogelfluglinie der Abstand wichtigste Passagierhafen mit insgesamt 6,7 Mio. Passagieren im Jahr 2004. Neben den Ostseehäfen sind auch die Häfen Dagebüll, Wyk und Wittdün an der Westküste sehr wichtige Häfen für die Passagierschiffahrt, speziell in der Sommersaison.

Wichtigster Hafen an der Schleswig-Holsteinischen Westküste ist Brunsbüttel mit einer starken Konzentration auf Öl und Mineralölprodukte mit seit 2002 beträchtlichen Rückgängen im Güterumschlag. Im Zusammenhang mit der im Laufe des Jahres 2005 fertiggestellten Pipeline zwischen der Offshoreplattform Mittelplate im Wattenmeer und dem Festland muss ab 2006 mit einem weiteren Rückgang des bisher in Brunsbüttel umgeschlagenen Öls von dieser Plattform gerechnet werden.

Umsatz, Direktbeschäftigte und Unternehmen in der Hafenwirtschaft in Schleswig-Holstein können aufgrund weitgehend fehlender statistischer Grundlagen nur abgeschätzt werden.

Auf der Basis von einzelnen Daten der wichtigsten Häfen sowie im Vergleich mit den gesamtdeutschen Zahlen wird für 2003 ein Umsatzpotenzial für die Häfen in Schleswig-Holstein zwischen 300 und 350 Mio. € bei ca. 3.000 – 3.500 Direktbeschäftigten und 50-80 Unternehmen abgeschätzt. Nach Schätzungen der Hafenwirtschaft entfallen auf jeden direkten Arbeitsplatz in der Hafenwirtschaft weitere ca. 5 indirekt abhängige Arbeitsplätze, die im Zusammenhang mit den Häfen stehen. Daraus können weitere 15.000 bis 17.500 Arbeitsplätze abgeleitet werden.

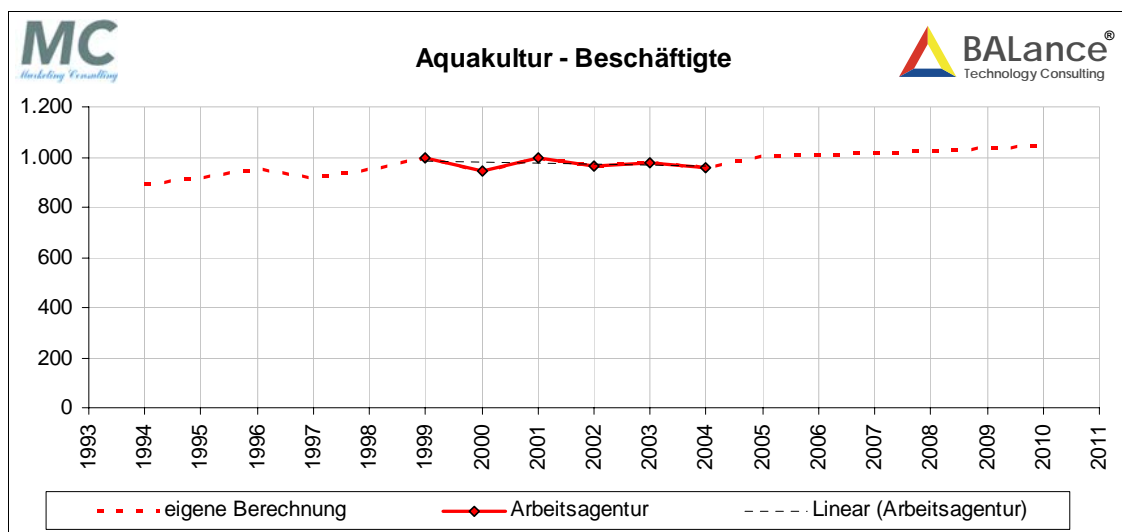
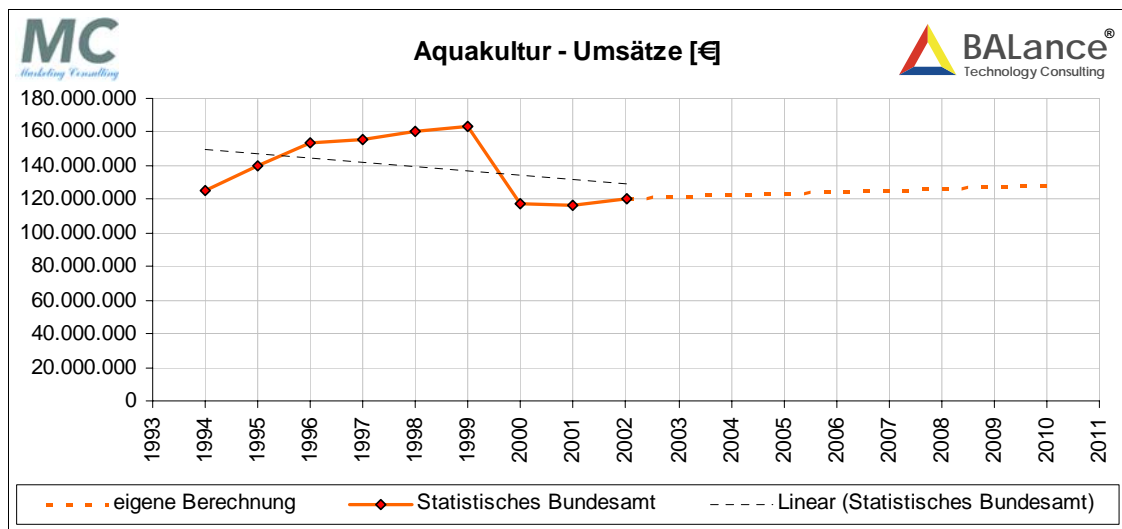
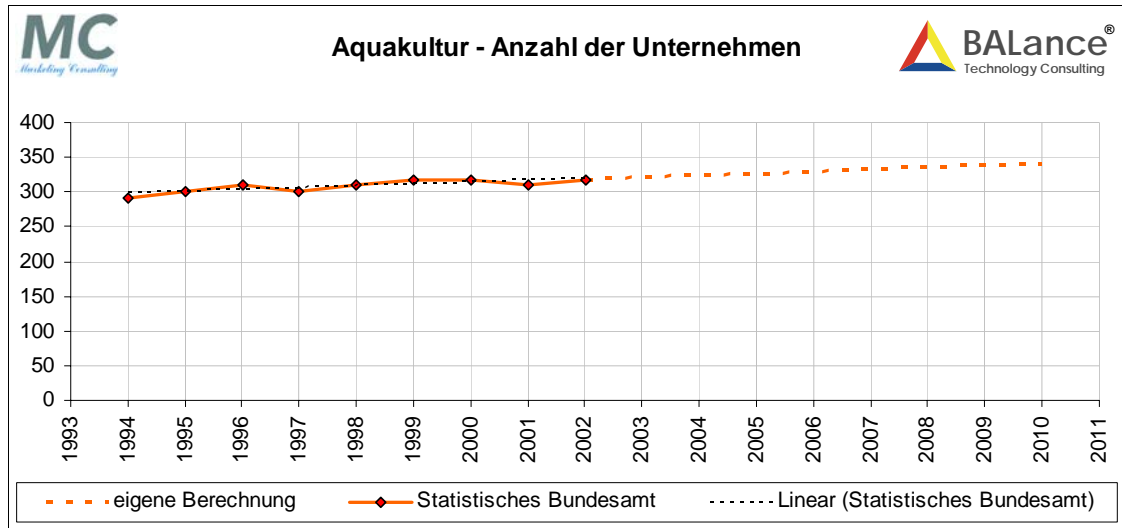
Neben einer dringend notwendigen Unterlegung der Hafenwirtschaft in Schleswig-Holstein mit belastbaren Zahlen zu Umsatz und Beschäftigten wird weiterer Handlungsbedarf gesehen, um in der Zukunft in deutlich stärkerem Umfang zusätzliche Umsatzpotenziale für die Schleswig-Holsteinischen Häfen aus dem beträchtlichen Umschlagzuwachs im Hamburger Hafen zu generieren. Dies könnte für den Lübecker Hafen die Erhöhung des Containerisierungsgrades sowie die Erschließung logistischer Potenziale für wertschöpfende Tätigkeiten bedeuten.

Für den Kieler Hafen könnte sich neben der Kreuzfahrt- und Passagierfährschiffahrt auch eine neue Rolle mit Bezug auf die den beträchtlichen Transportzuwachs im Nord-Ostsee-Kanal ergeben.

Detailinformationen zu den Umschlags- und Passagierzahlen nach den wichtigsten schleswig-holsteinischen Häfen sind im Anhang 3 enthalten.

6.10 Aquakultur

6.10.1 Deutschland



Die Wirtschaftskennzahlen für die Aquakultur (statistisch: Teichwirtschaft und Fischzucht) zeigen insgesamt eine gleich bleibende Tendenz über die vergangenen 10 Jahre. Der größte Teil entfällt dabei auf Süßwasserfischzucht (Regenbogenforelle, Karpfen, Aal). Nur ein vergleichsweise geringer Prozentsatz von ca. 18% entfällt auf Seewasserzucht (Miesmuscheln und Felsenaustern). Gemäß Prognosen der FAO wird der Anteil der Aquakulturen an der Fischwirtschaft in der Zukunft stark ansteigen (+65% in den nächsten 25 Jahren), während die Situation in der Fischerei stagniert. Das hauptsächliche Wachstum für Aquakulturen wird aber für die Entwicklungsländer erwartet, die aber auch schon heute über eine insgesamt 10fache Produktion im Vergleich zu den entwickelten Ländern verfügen. Bei diesen Wachstumsraten muss allerdings beachtet werden, dass unter Berücksichtigung steigender ökologischer Probleme, speziell in Asien, ein weitere extensiver Ausbau der bislang weitgehend stark umweltbelastenden Aquakulturanlagen nicht mehr möglich sein wird. Eine umweltverträgliche Steigerung der Aquakulturproduktion wird nur durch den Einsatz neuer Technologien mit Kreislauftechnik möglich sein.

Dementsprechend werden die formulierten Hoffnungen im Bereich der Aquakultur in Deutschland nicht auf die Fischzucht selbst entfallen, sondern sind eher im Bereich der Technologieentwicklung, maschinenbaulichen und bauseitigen Produktion sowie in der Biotechnologie angesiedelt. Die Umsätze für diese Branchen sind wiederum nicht einzeln ausdifferenzierbar, weil sie statistisch in übergeordneten und allgemeinen Wirtschaftskennziffern verborgen sind. Man kann aber davon ausgehen, dass die derzeitigen Umsätze und Beschäftigtenzahlen sehr klein sind und sich vorwiegend im Bereich von wissenschaftlichen Projekten und Pilotanlagen finden. Inwieweit für die Zukunft von Wachstum ausgegangen werden kann, hängt auch zu einem großen Teil von der fischverarbeitenden Industrie sowie vom Verbraucherverhalten ab. D.h. insbesondere ob höhere Qualitäten der Rohprodukte und umweltschonendere Herstellung (z.B. aus Kreislaufanlagen) und damit höhere Preise vom Verbraucher akzeptiert werden und damit die Basis für ein anderes Investitionsverhalten der fischverarbeitenden Industrie gelegt wird.

6.10.2 Schleswig-Holstein

Zur Aquakultur in Schleswig-Holstein zählen neben der Miesmuschelzucht an der schleswig-holsteinischen Nordseeküste die Fischzucht in Teichen, Behältern (Kreislaufanlagen) und Netzgehegen sowie die Binnenfischerei in Flüssen und Seen. Wirtschaftlich bislang am bedeutendsten ist die, allerdings von Jahr zu Jahr stark schwankende, Miesmuschelzucht. Zu den vergangenen 5 Jahren liegen hierzu folgende Daten vor:

Tabelle 8: Entwicklung der Miesmuschelzucht in Schleswig-Holstein 1999-2003

Jahr	Erlös (in 1.000 €)	Menge (in t)
1999	8.085,6	21,3
2000	6.801,6	12,2
2001	4.024,1	5,0
2002	4.246,0	7,4
2003	16.324,0	24,6
Veränderung 2003/1999	+ 101,9%	+16,4%

Quelle: Eigene Zusammenstellung auf der Basis von Informationen des Amtes für ländliche Räume, Kiel

Der wesentliche Teil der sonstigen Aquakultur entfiel bislang auf die Fluss- und Seenfischerei sowie die Teichzucht (Forellen, Karpfen). Nach den ersten bislang vorliegenden Ergebnissen der alle 10 Jahre durchgeführten Erhebung zur Binnenfischerei ergibt sich daraus folgende Struktur:

Tabelle 9: Entwicklung der Aquakultur nach Bereichen 1993 und 2004

Bereich	Produzierte Menge 1993 (in t)	Produzierte Menge 2003 (in t)
Fluss- und Seenfischerei	264,7	253,3
Teichfischzucht	366,4	380,0
Behälterfischzucht	20,4	51,3
Netzgehegefischzucht	27,1	19,6
Gesamt	678,6	703,7

Quelle: Binnenfischereierhebung 2004 des Statistischen Landesamtes

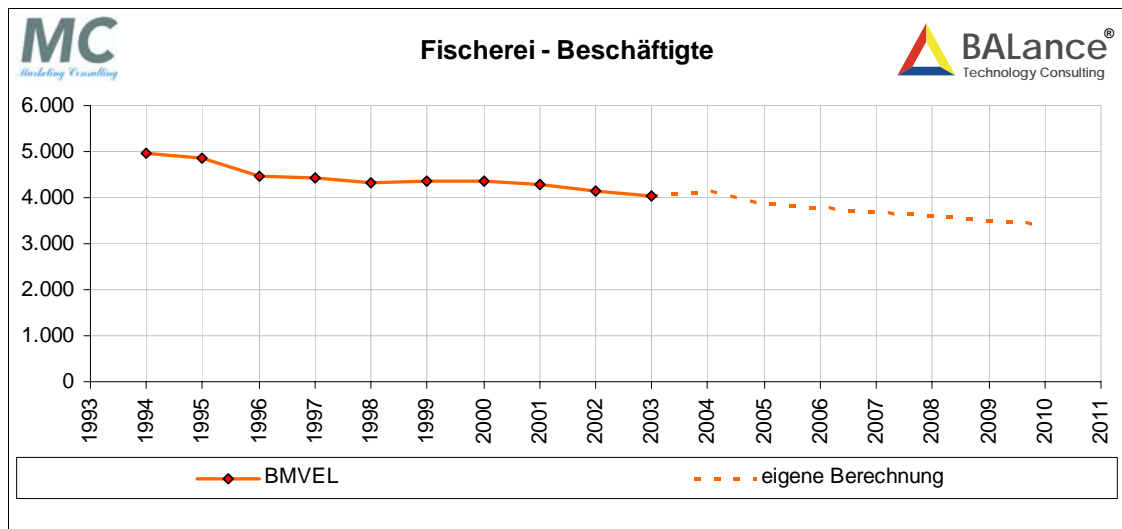
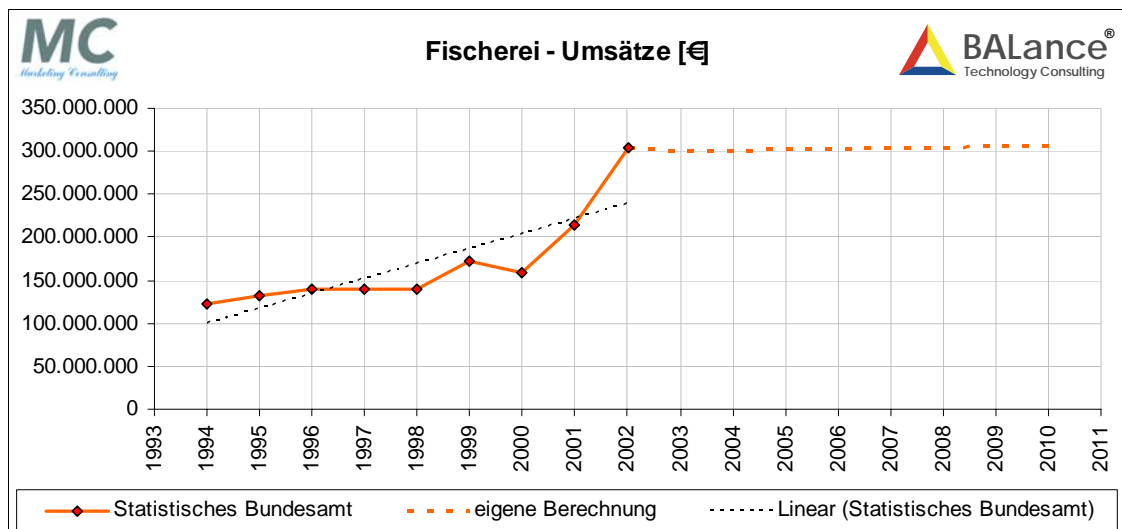
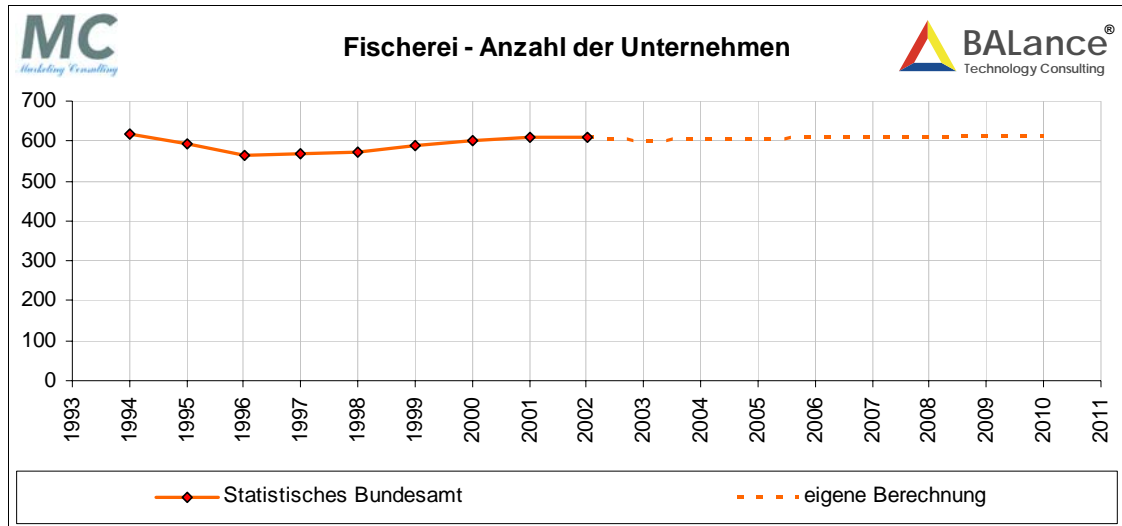
Zu vermerken ist, dass sich die produzierte Menge in den letzten 10 Jahren kaum verändert hat. Lediglich bei der Behälterfischzucht, zu der auch die Kreislaufanlagen gerechnet werden, hat es eine deutliche Erhöhung der produzierten Menge gegeben. Allerdings handelt es sich bei der für 2003 ausgewiesene Produktionsmenge von ca. 50 t nur um einen sehr geringen Wert, der deutlich unter ausländischen Vergleichswerten liegt.

In der Aquakultur in Schleswig-Holstein gab es nach der Binnenfischereierhebung 2003 insgesamt 136 Unternehmen mit insgesamt 372 Beschäftigten (im Haupt- und Nebenerwerb). In diesen Zahlen ist die Miesmuschelzucht nicht berücksichtigt, da die dort tätigen Unternehmen und Beschäftigten in den entsprechenden Fischereizahlen enthalten sind. Die Aquakultur ist somit charakterisiert durch eine Struktur mit überwiegend Kleinunternehmen. Für den Betrieb von Kreislaufanlagen sowie der Netzgehegefischzucht gibt es gegenwärtig in Schleswig-Holstein nur eine sehr geringe Zahl von Unternehmen.

Der im Jahr 2003 erzielte Gesamtumsatz in der Aquakultur in Schleswig-Holstein kann auf 20-25 Mio. € abgeschätzt werden.

6.11 Fischerei

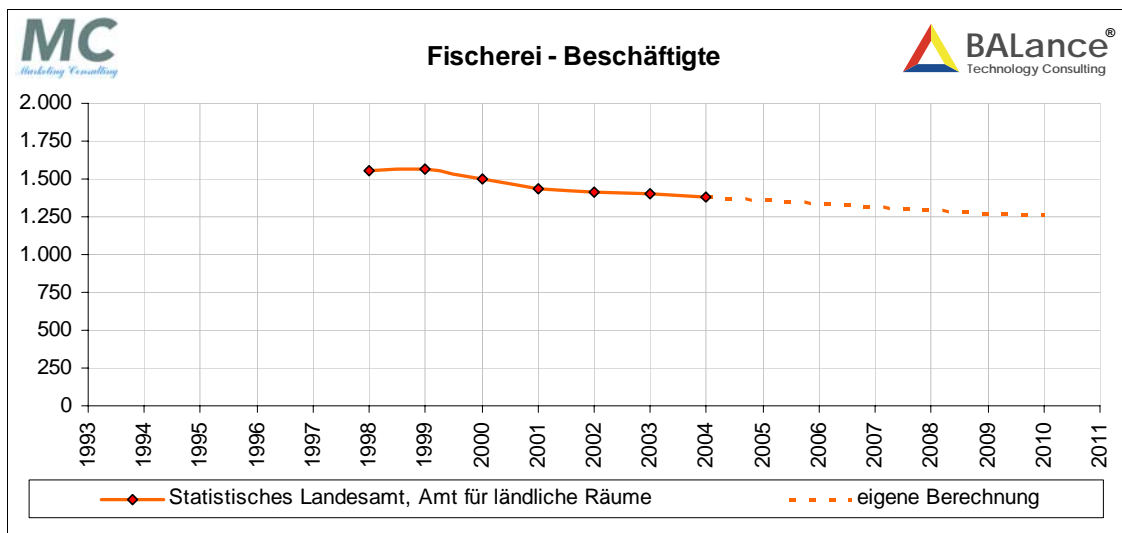
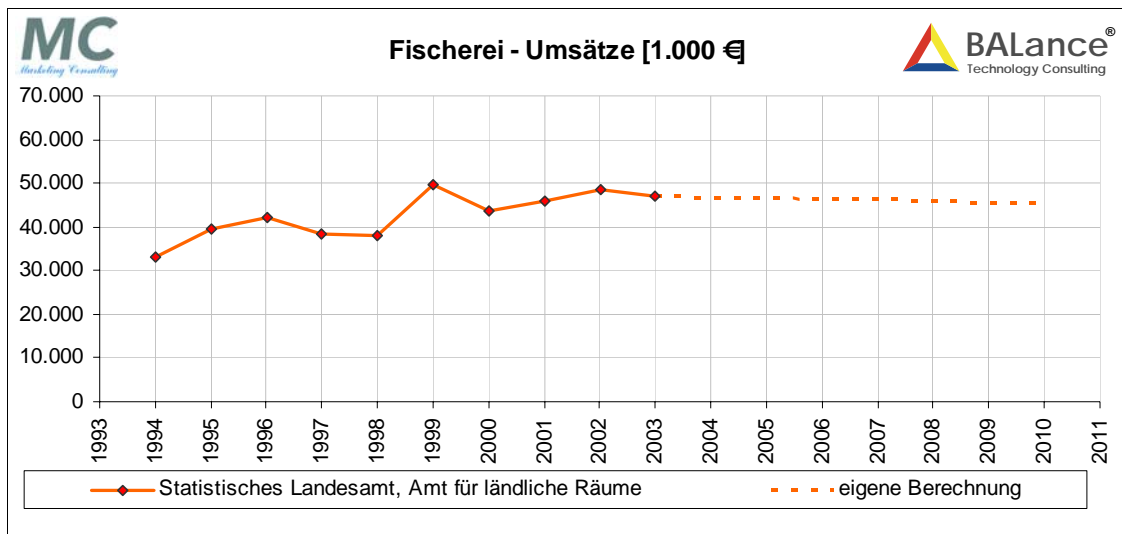
6.11.1 Deutschland



Die Fischerei hat im Zuge der Bildung der Europäischen Union erheblich an Bedeutung abgenommen. Die im Wesentlichen über europäische Fangquoten regulierte Fischerei weist gemäß Umsatzsteuerstatistik sowie Angaben des Bundeslandwirtschaftsministeriums und der Bundesagentur für Arbeit für Deutschland insgesamt für 2003 ca. 300 Mio. € Umsatz aus, erwirtschaftet von ca. 600 Unternehmen mit ca. 1.700 Beschäftigten. Erstaunlich ist die in der Umsatzstatistik ausgewiesene starke Steigerung in den letzten Jahren. Da sich die aktuelleren Zahlen aber den Informationen der Fischwirtschaft selbst annähern, wird davon ausgegangen, dass die Industrie in den früheren Jahren unterbewertet war.

Den Angaben bezüglich der Beschäftigung aus der Statistik stehen Aussagen des Fischinformationszentrums in Hamburg gegenüber, die insgesamt von 8.400 Beschäftigten ausgehen, 4.000 in der Seefischerei und 4.400 in der Küsten und Binnenfischerei. Die erheblichen Abweichungen liegen vielleicht in der großen Zahl Kleinbetriebe, die ggf. nicht statistisch erhoben werden.

6.11.2 Schleswig-Holstein



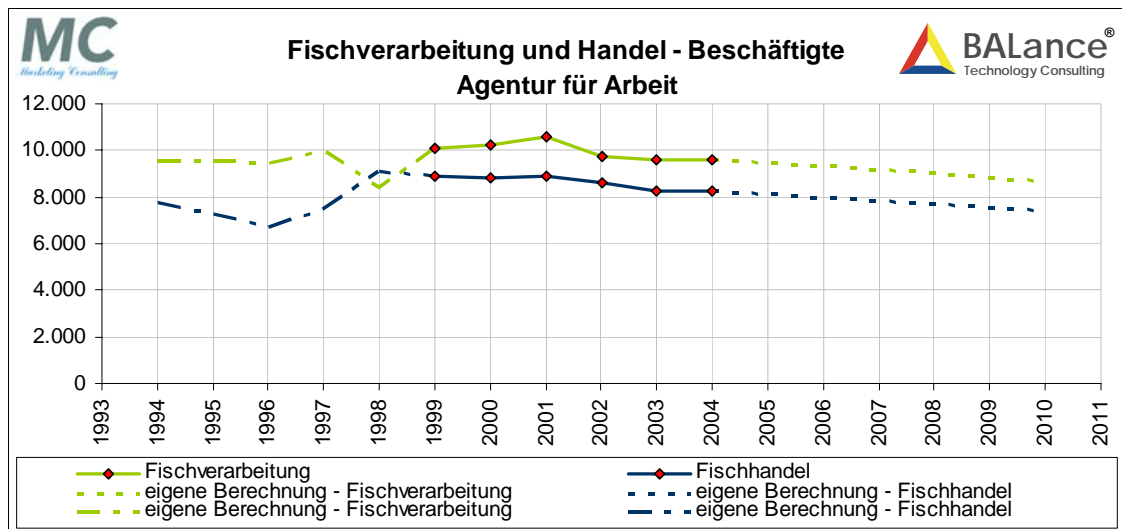
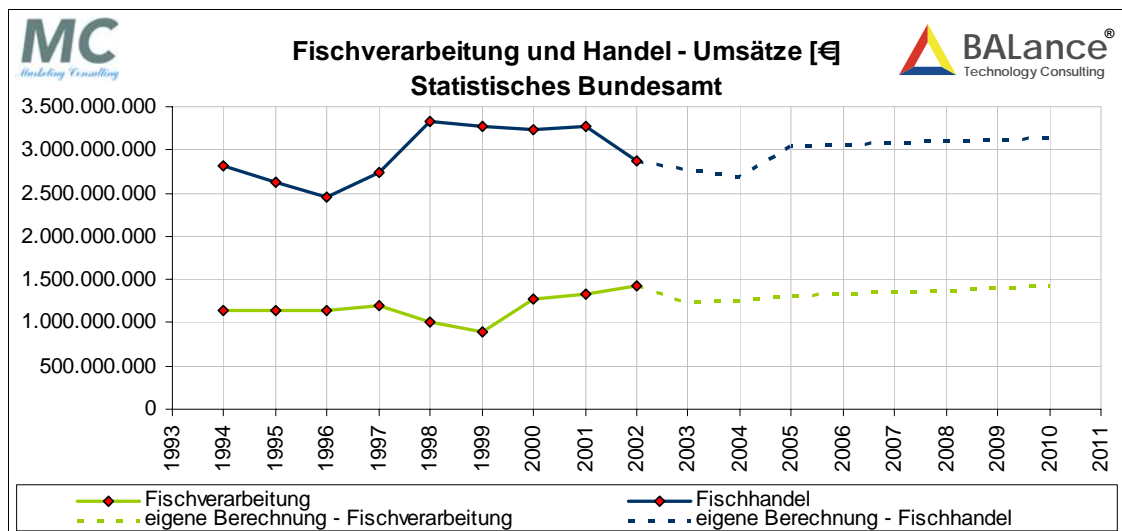
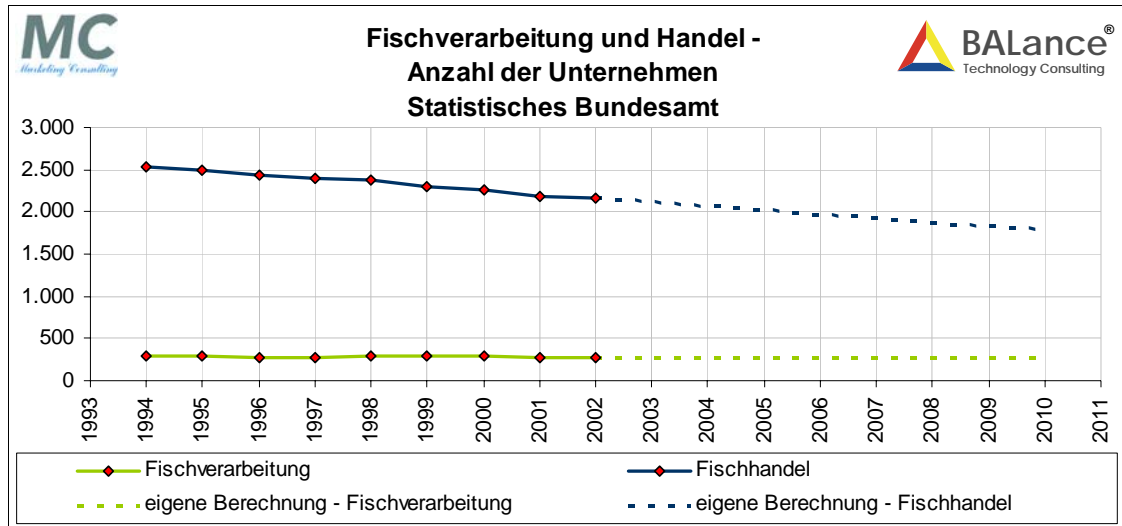
Die Fischerei in Schleswig-Holstein konzentriert sich auf die kleine Hochsee- und Küstenfischerei, d.h. die Kutter- und Küstenfischerei. Eine große Hochseefischerei, die in Deutschland noch in begrenztem Umfang in Bremen, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen vorhanden ist, gibt es in Schleswig-Holstein nicht mehr.

2003 wurde von der schleswig-holsteinischen Fischereiflotte insgesamt Fisch mit einem Erlös von ca. 47 Mio. € (Gesamtanlandungen, einschließlich Anlandungen außerhalb Schleswig-Holsteins) angelandet. In diesen Zahlen nicht berücksichtigt wurden die Anlandungen der Miesmuschelfischerei an der schleswig-holsteinischen Nordseeküste, die gemäß Definition Bestandteil der Aquakultur sind.

Der Bestand der Fischereiflotte belief sich Ende 2003 auf 963 Fahrzeuge, in der Berufs- und Nebenerwerbsfischerei waren im gleichen Jahr 1.398 Beschäftigte in insgesamt 213 Unternehmen tätig. Diese Zahlen beinhalten allerdings auch die Beschäftigten und Unternehmen der Muschelfischerei. Hinzu kommen in der Fischereiverwaltung ca. 30 Beschäftigte.

6.12 Fischverarbeitung und Handel

6.12.1 Deutschland



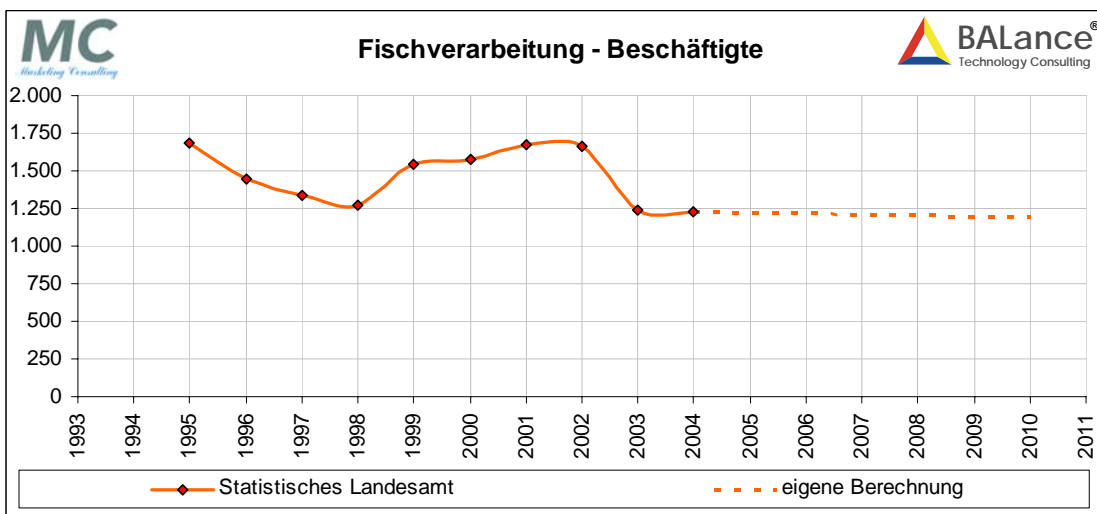
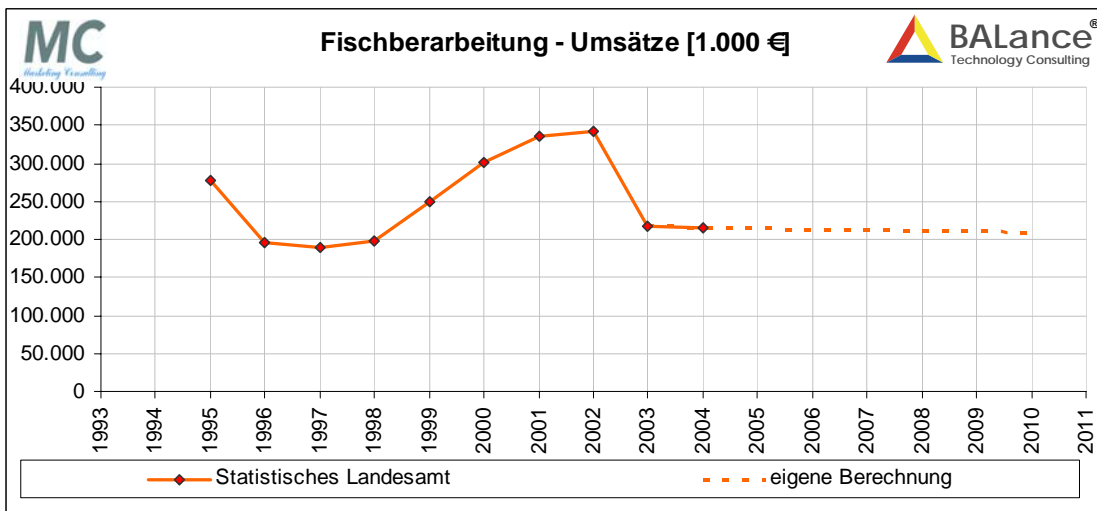
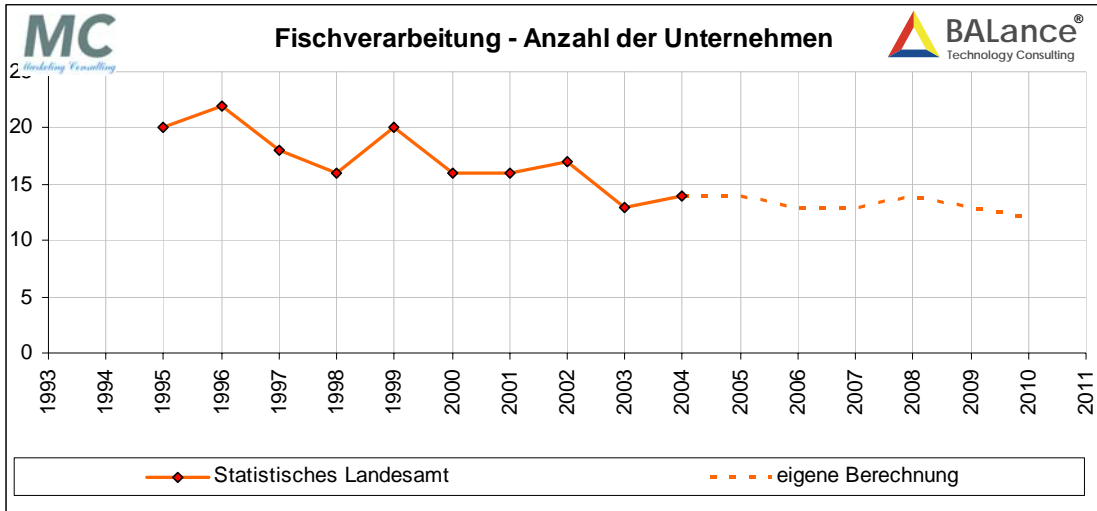
Die hier dargestellten Zahlen für die Fischwirtschaft umfassen die fischverarbeitende Industrie sowie die zugehörigen Groß- und Einzelhandelsfunktionen.

Für den Bereich der fischverarbeitenden Industrie werden vergleichsweise hohe Zahlen ausgewiesen. Ca. 10.000 Beschäftigte erarbeiten dabei in ca. 300 Unternehmen einen Umsatz von ca. 1,5 Mrd. Euro., Tendenz gleich bleibend. Allerdings gibt es hier Gefahren, dass Produktionsbereiche in an billigere Standorte in der EU (z.B. nach Polen) verlagert werden. Diese Entwicklung muss kontinuierlich verfolgt werden.

Im Groß- und Einzelhandel zeigen sich bezogen auf den Umsatz insgesamt positive Tendenzen. Allerdings wird dieser erhöhte Umsatz von einer kleiner werdenden Anzahl an Unternehmen und von weniger Beschäftigten erwirtschaftet, Dies deutet neben Produktivitätsgewinnen (die im Handel begrenzt sind) auf eine stärkere Konsolidierung im Markt hin. Voraussichtlich wird auch diese Tendenz anhalten und einer stärkeren Europäisierung unterliegen.

Die ausgewiesenen Zahlen beruhen auf Angaben, die den offiziellen Statistiken entnommen werden können. Das Fischinformationszentrum in Hamburg weist in einem aktuellen Bericht allerdings für den Bereich des Handels deutlich andere Zahlen aus. Die Rede ist von 20.500 Beschäftigten (ca. 240% des statistischen Wertes), zu denen sogar noch ca. 4.200 Beschäftigte in der Fischgastronomie und 800 für Seeschiffsmärkte und den Fischimport hinzugechnet werden können. Der Umsatz liegt nach den Angaben des FIZ für 2003 allerdings bei ca. 3,5 Mrd. Euro, was ca. 25% über dem Wert der Statistik liegt. Es ist zu vermuten, dass der Wert der Beschäftigtenzahlen in der Statistik eher zu niedrig als zu hoch ausgewiesen wird, weil nur Unternehmen mit über 20 Beschäftigten berücksichtigt werden. Die wirklichen Gründe für diese erheblichen Abweichungen in der Beschäftigung konnten im Rahmen der Studie jedoch nicht geklärt werden.

6.12.2 Schleswig-Holstein

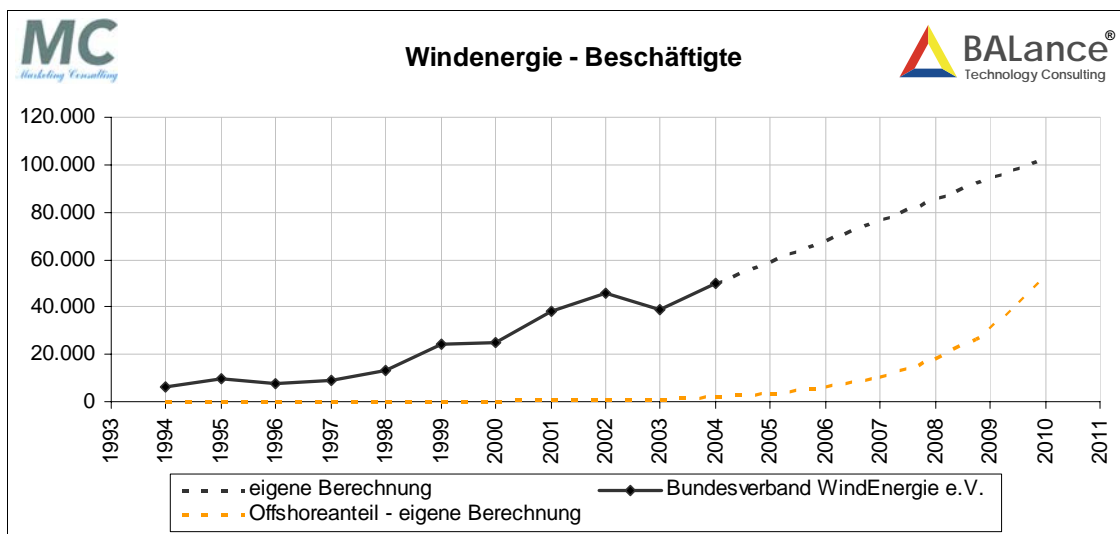
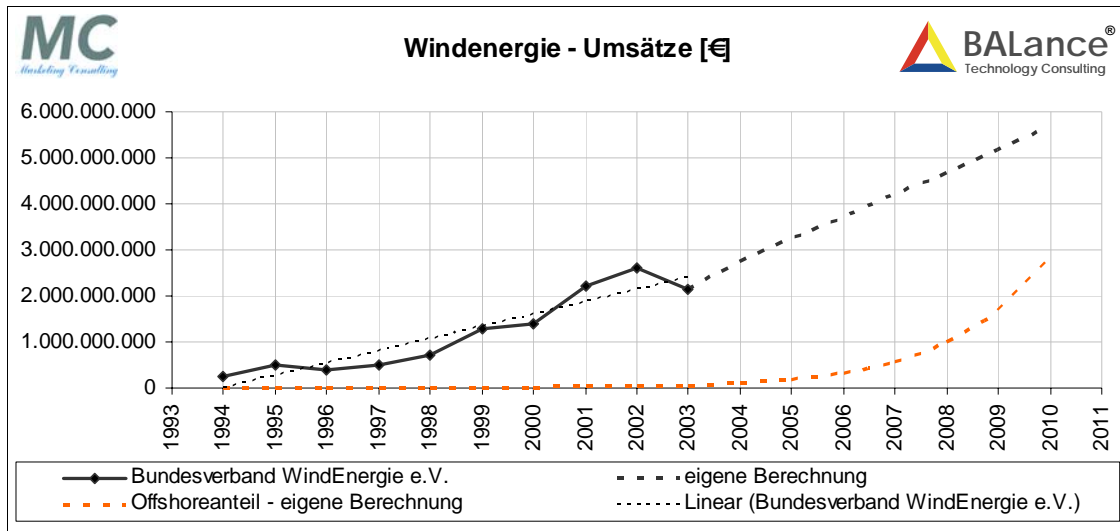


Insbesondere hinsichtlich der Umsatzzahlen ist die Fischverarbeitung in Schleswig-Holstein von erheblich größerer wirtschaftlicher Bedeutung als Aquakultur und Fischfang. So wurde im Jahr 2003 von 13 Unternehmen (2004 – 14 Unternehmen) mit insgesamt 1.235 Beschäftigten (2004 – 1.264) ein Gesamtumsatz von ca. 218 Mio. € (2004 – 215,5 Mio. €) ausgewiesen.

Die wichtigsten Unternehmen der Fischverarbeitung in Schleswig-Holstein sind HAWESTA Feinkost (Lübeck), Popp Feinkost (Kaltenkirchen), Larsen Danish Seafood (Harrislee), Artur Heymann (Lübeck) und Wefina Feinkost (Lübeck).

6.13 Offshore Wind

6.13.1 Deutschland



Als erneuerbare Energien verstehen sich insbesondere die Energieerzeugung aus Windkraft, Biomasse, Solarenergie und Wasserkraft. Auf den Bereich maritime Wirtschaft würde demnach die Energieerzeugung aus Windenergie auf dem Meer (Offshore Wind) sowie aus Wellen- und Gezeitenenergien entfallen. Da der Offshore Windanteil vorläufig nur aus Forschungsprojekten und Planungen besteht und die anderen genannten Themen derzeit gar nicht angegangen werden, gehört dieser Industriesektor genau genommen (noch) nicht zur maritimen Wirtschaft. Allerdings deuten alle Perspektiven und die politischen Rahmenbedingungen darauf hin, dass eine starke Entwicklung in Richtung Offshore Windparks einsetzt, an der die Bundesrepublik aufbauend auf den bisherigen starken Aktivitäten im Bereich Windenergie maßgeblich beteiligt sein kann. Um dem Rechnung zu tragen wird als Ausgangsposition der derzeitige Stand der Branche als Ausgangsposition für eine zukünftige starke Position im Bereich Offshore Wind definiert.

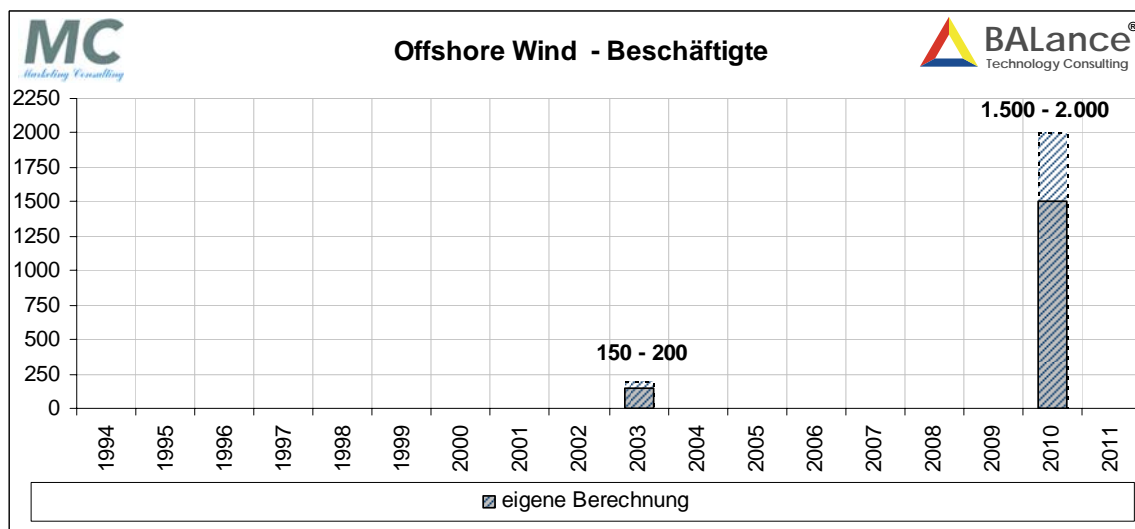
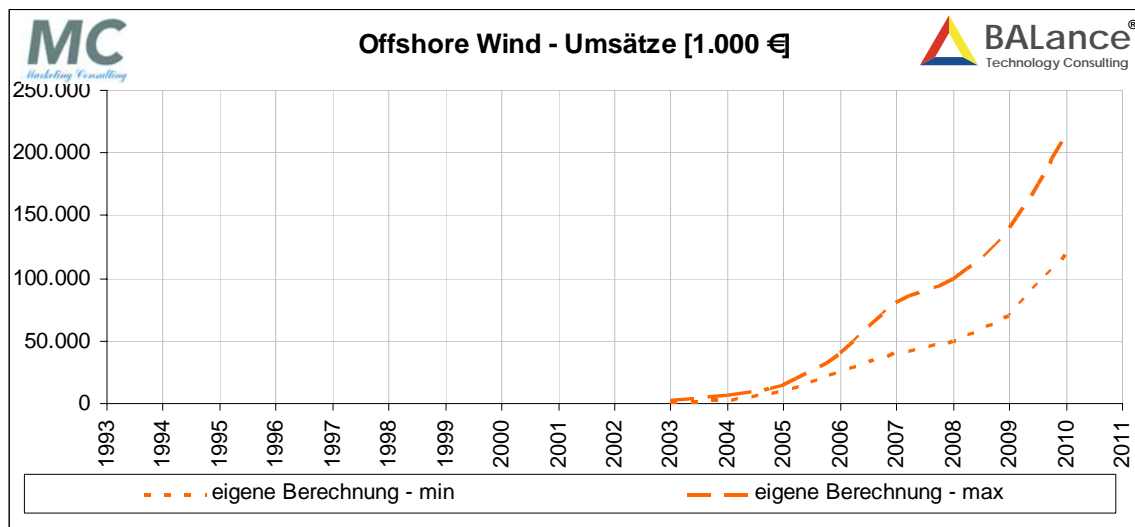
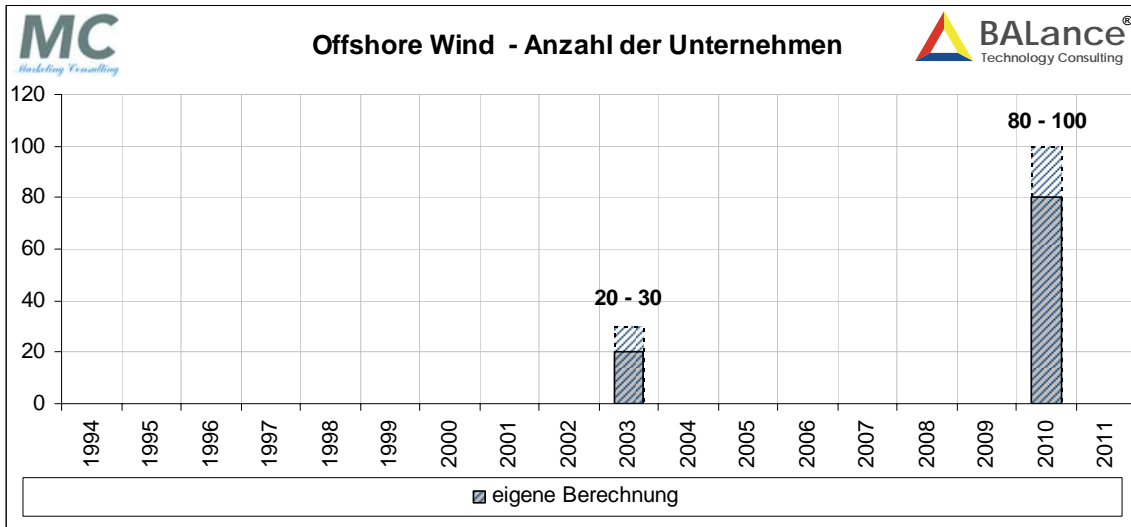
Gemäß Zahlen des Bundesverbandes für Windenergie hat sich die Branche in den letzten 10 Jahren dynamisch entwickelt und stellt mit insgesamt ca. 50.000 Beschäftigten und einem Umsatz von bis zu 4 Mrd. Euro bereits einen erheblichen Wirtschaftsfaktor dar. Die Anzahl der im engeren Sinne mit Windkraft befassten Unternehmen beträgt in Deutschland ca. 300 Unternehmen (gemäß Adressregister Bundesverband für Windenergie). Im weiteren Sinne, also einschließlich vieler kleiner Zuliefer- und Dienstleistungsunternehmen wird die Zahl wahrscheinlich mindestens doppelt so hoch oder höher liegen. Für diese Studie wird von ca. 600 Unternehmen ausgegangen.

Alle Prognosen gehen für die Zukunft davon aus, dass sich nach Klärung einiger technischer und genehmigungsrechtlicher Fragen die derzeit stagnierende oder sogar rückläufige Windkraftkonjunktur wieder belebt und zu starkem Wachstum zurückkehrt. Zugpferd dabei wird die Offshore-Windenergienutzung sein, die gemeinsam mit dem anstehenden Repowering der bestehenden Anlagen die zukünftige Entwicklung prägen wird.

Für die nächsten fünf Jahre gehen die Prognosen der deutschen Windagentur für weltweit zu installierende Leistungen von ca. 55 GW (DEWI, Onshore-Offshore gesamt) aus. Davon entfallen ca. 6 GW auf den Bereich Offshore, etwa die Hälfte davon in Deutschland. Man kann weiterhin davon ausgehen, dass bei der derzeit hohen Exportquote auch für die Zukunft der hohe deutsche Wertschöpfungsanteil von derzeit ca. 60% (DEWI) erhalten bleiben kann. Vor diesem Hintergrund erscheinen die oben dargestellten Projektionen (basierend auf Zahlen des Bundesverbandes für Windenergie) für Umsatz und Beschäftigte als realistisch.

Der von der gesamten Windenergie auf den Offshoremarkt entfallende Anteil entspricht gemäß den oben dargestellten Zahlen ab 2001 durchschnittlich etwa 11% bis zum Jahr 2010. Dabei ist von einer langsamen Verschiebung der Anteile zugunsten des Offshoremarktes in den späteren Jahren auszugehen. Für die Gesamtrechnung wird dementsprechend der bis zum Jahr 2010 erwartete Gesamtumsatz mit steigender Tendenz auf den Zeitraum 2001 bis 2010 verteilt. Der tatsächliche Verlauf hängt von noch offenen technischen Fragestellungen sowie von Genehmigungsverfahren und politischen Fragestellungen ab.

6.13.2 Schleswig-Holstein



Die Offshore Windenergie ist auch für Schleswig-Holstein ein sehr interessanter Zukunftsmarkt mit großem Marktpotenzial. Dies betrifft insbesondere Standorte in der Nordsee. Schleswig-Holstein verfügt bereits über erhebliche Potenziale in der Onshore Windenergie sowie auch in einigen Technologien zur Herstellung von Windkraftanlagen und Komponenten. Ca. 4.000 Beschäftigte sind gegenwärtig in der Windenergie in Schleswig-Holstein tätig. In Schleswig-Holstein sind auf der Herstellerseite die Unternehmen RePower Systems (Hauptsitz in Hamburg, Teil der Fertigung in Husum), Nordex (Hauptsitz in Norderstedt, Fertigung in Mecklenburg-Vorpommern) und Vestas (Hauptsitz in Dänemark, Teil der Fertigung in Schleswig-Holstein) ansässig. Bei der Entwicklung der 5-MW-Anlagen, die speziell für den Offshoreeinsatz konzipiert, zählt die Fa. RePower neben Enercon international zu den Technologieführern.

Bis zum Jahr 2010 wird in Schleswig-Holstein die Neuinstallation von 800-1.000 MW in Offshore Windparks gerechnet. Dies würde ca. 1/3 der für Deutschland gesamt vorliegenden Planungen entsprechen. Bei kalkulierten Investitionskosten von ca. 2 Mio. € pro MW würde dies einem gesamten Investitionsvolumen in Schleswig-Holstein von 1,6 - 2,0 Mrd. € entsprechen.

Der Wertschöpfungsanteil von Unternehmen und Beschäftigten in Schleswig-Holstein wird auf 20-30% (Deutschland gesamt 60-70%) geschätzt. Daraus kann ein Umsatzpotenzial von 320-600 Mio. € bis 2010 in Schleswig-Holstein abgeleitet werden.

Gegenwärtig sind mit Planung und Entwicklung von Offshore Windparks in Schleswig-Holstein ca. 150-200 Beschäftigte in 20-30 Unternehmen und Institutionen beschäftigt. Diese Zahl dürften sich bis zum Jahr 2010 auf 1.500-2.000 Beschäftigte in 80-100 Unternehmen erhöhen. Dazu zählt neben den Herstellern der Windkraftanlagen und der Hauptkomponenten ein beträchtlicher Kreis weiterer Unternehmen aus den Bereichen Kabel- und Netzanbindung, Fundament, Transport und Service sowie auch Dienstleistungen wie Finanzierung, Versicherung und Beratungsleistungen.

Bei diesen Zahlen kann es sich nur um erste grobe Abschätzungen handeln, die dringend weiterer Konkretisierungen und Felduntersuchungen bedürfen. Im Rahmen der Interregprojekts POWER wird gegenwärtig eine Studie zu den Wertschöpfungspotenzialen für die Offshore Windenergie in Schleswig-Holstein erstellt, die im Sommer 2005 fertiggestellt sein soll.

Bedingt einerseits durch bereits eingetretene Zeitverzögerungen bei den geplanten ersten Offshoreinstallationen und andererseits durch die Wirkung des in 2004 novellierten Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) mit positiven Rahmenbedingungen für Offshore Wind⁶ wird insbesondere in Jahren 2009 und 2010 mit einem Boom bei der Errichtung von Offshore Windparks gerechnet.

Da für den Offshoreeinsatz die Entwicklung und Fertigung von im Vergleich zum Onshoreeinsatz sehr viel größeren Windkraftanlagen (5 MW und eventuell noch größer) geplant ist, wird erwartet, dass aus Gründen der Beschränkungen bei Überlandtransport insbesondere für extrem große Einzelkomponenten eine Fertigung möglichst in der Nähe von Offshoreservicehäfen stattfinden wird. Für die weitere Entwicklung des geplanten Offshoreservicehafens Husum bedeutet dies, möglichst viele Fertigungen für die wichtigsten Komponenten wie Turm, Gondel, Rotorblätter und Fundament in Husum anzusiedeln.

⁶ Nach dem novellierten EEG wird für alle bis zum 31.12.2010 installierten Offshore Windparks für einen Zeitraum von maximal 12 Jahren ab Errichtung eine zusätzliche Einspeisevergütung von ca. 3 Cent pro erzeugte kWh gewährt.

6.14 Maritime Dienstleistungen

6.14.1 Deutschland

Die maritimen Dienstleistungen umfassen neben den in den anderen maritimen Sektoren bereits ausgewiesenen Dienstleistungen eine Reihe von maritimen Arbeitsbereichen, die statistisch überhaupt nicht erfasst und dementsprechend schwierig zu beurteilen sind:

- Schiffsfinanzierung – Emissionshäuser
- Schiffsfinanzierung – Banken
- Versicherungen – Transportversicherungen
- Maritimer Journalismus
- Verbände und Verbände
- Klassifikationsgesellschaften

Hilfsweise wurden für die Beurteilung dieser maritimen Dienstleistungsbereiche Informationen von Dachverbänden und Dachverbänden, starken Unternehmen und anderen öffentlichen Quellen für die jeweiligen Bereiche herangezogen und durch eigene Berechnungen ergänzt. Die dargestellten Zahlen geben nur eine grobe Übersicht über die derzeitige Situation, die im Bedarfsfall durch detailliertere Feldanalysen ergänzt werden müssten. Die Darstellung einer zeitlichen Entwicklung dieser Wirtschaftskennzahlen ist wegen der genannten Gründe im Rahmen dieser Untersuchung nicht möglich. Für die zukünftige Entwicklung werden ggf. im Text Trendaussagen gemacht.

Schiffsfinanzierung – Emissionshäuser

Insgesamt werden in Deutschland 23 maßgebliche Emissionshäuser für Schiffsbeteiligungen identifiziert. Gemäß Informationen aus verschiedenen Quellen (z.B. Creditreform, Kompass etc) sind in diesen Gesellschaften ca. 450 Mitarbeiter beschäftigt, die bei einem gesamten Investitionsvolumen von über 8,7 Mrd. Euro ca. 2,3 Mrd. Euro KG-Kapital eingeworben haben⁷. Eine im Vergleich zu den anderen maritimen Wirtschaftsbereichen aussagefähige Zahl über den Umsatz kann hier nicht gegeben werden, weil die Umsätze vermutlich das eingeworbene Kapital einschließen. Auch wenn die Emissionshäuser mehr als nur Schiffsanlagen in ihrem Portfolio ausweisen, kann sicher davon ausgegangen werden, dass mindestens die Hälfte der genannten Beschäftigten auf Schiffe entfallen (angenommen werden 300 Beschäftigte). Hinzugerechnet werden müsste noch anteilig die Vielzahl der Anlageberater, bei denen ebenfalls Schiffsbeteiligungen einen erheblichen Anteil der Beratung und des Verkaufs ausmachen. Diese Zahlen liegen wahrscheinlich erheblich höher als die oben genannte, konnten aber im Rahmen der Studie nicht weiter erhoben werden.

Als Umsatz für die Unternehmen wird einfach eine Abschätzung für Personal- und Overheadkosten gemacht. Mit ca. 100.000 € pro Mitarbeiter ergeben sich damit ca. 30 Mio. €. Die Verwendung des Investitionsvolumens oder die eingeworbenen KG Mittel als Umsatzzahl würde hier zu einer Verzerrung des Gesamtbildes führen.

Die Bedeutung der Schiffsemissionshäuser und auch der im Folgenden dargestellten Banken ist für die Entwicklung der deutschen Schifffahrt erheblich. Die Stellung der deutschen Schiffsbestellungen auf Platz 3 der Weltrangliste (mit 12% auf Platz 3 hinter Japan und Griechenland) ist nicht zuletzt auf die Rahmenbedingungen der Schiffsfinanzierung in Deutschland zurückzuführen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die weitaus

⁷ Lloyd's List 9/04 – Special Issue Germany – Struggling to keep up with demand

größte Zahl der Containerschiffsreedereien in Deutschland Beteiligungen oder enge Kooperationen mit den Emissionshäusern ausweisen.

Schiffsfinanzierung – Banken

Das Schiffskreditgeschäft in Deutschland unterliegt nach wie vor einem deutlichen Wachstum. Nach Angaben von Hansa umfasste das Kreditvolumen der 11 führenden Schiffsfinanzierungsbanken Mitte 2004 ein Gesamtwert von 63 Mrd. Euro. Mit Blick auf die Entwicklung des Wechselkurses in Dollar kann der wahre Wert der Kredite noch deutlich höher eingeschätzt werden. Zuwachsraten um ca. 10% pro Jahr (in Dollarwert entsprechend höher) unterstreichen die starke Position der deutschen Banken in diesem Geschäftsfeld. Nach Berechnungen der gleichen Quelle liegen die deutschen Schiffsbanken mit einem Weltmarktanteil von ca. 45% an der Spitze der Schiffsfinanzierer. Weltmarktführer ist demnach die HSH Nordbank mit einem Anteil von allein 13%.

Nach Interviews und eigenen Schätzungen beschäftigen die Banken in diesem Geschäftsfeld ca. 500 Mitarbeiter. Als Umsatz für die Unternehmen wird einfach eine Abschätzung für Personal- und Overheadkosten gemacht. Mit ca. 100.000 € pro Mitarbeiter ergeben sich damit ca. 50 Mio. €. Die Verwendung des Kreditvolumens als Umsatzäquivalent würde hier zu einer Verzerrung des Gesamtbildes führen.

Versicherungen – Transportversicherungen

Das größte Geschäftsfeld bei den maritimen Versicherungen bilden die See- und Flusskaskoversicherungen. Einschließlich des Baurisikogeschäftes sowie Wassersportkaskoversicherungen bilden sie einen Anteil von ca. 10-15% an den gesamten Transportversicherungen. Insgesamt haben sich die Brutto-Beitragseinnahmen mit ca. 170 Mio. Euro bis zum Jahr 2000 weitgehend konstant gehalten. In jüngerer Zeit sind die Einnahmen aber analog zur Entwicklung in der Seeschifffahrt, bzw. der Entwicklung des deutschen Exports wieder deutlich gestiegen und liegen 2003 bei ca. 215 Mio. Euro. Mit den erwarteten Zuwachsraten im Exportgeschäft für 2004 und 2005 dürften die Zuwachsraten im Versicherungsgeschäft damit auch im Mittel bei ca. 5% liegen⁸. Insgesamt werden für den Markt der Transportversicherungen ca. 50 Gesellschaften gezählt. Eine gesicherte Information über die Beschäftigtenzahl kann mangels geeigneter Informationen nicht gegeben werden. Vermutlich liegt auch hier die Zahl bei ca. 500-1.000 Beschäftigten.

Maritimes Recht

Nach Informationen des deutschen Anwaltsvereins melden in 2004 insgesamt 255 Kanzleien in Deutschland See- und Schifffahrtsrecht: als Tätigkeits- oder Interessenschwerpunkt. Nach Aufteilung der Kanzleien auf die branchendurchschnittliche Größe der Kanzleien (Einzelkanzleien, Sozietäten und Großkanzleien) und hochgerechnet mit den durchschnittlichen Umsatzzahlen ergibt sich für das See- und Schifffahrtsrecht ein jährliches Umsatzvolumen von ca. 33 Mio. Euro. Eine gesicherte Information über die Beschäftigtenzahl kann mangels geeigneter Informationen nicht gegeben werden. Vermutlich liegt bei durchschnittlich 4 Mitarbeitern je Kanzlei die Beschäftigtenzahl bei ca. 1.000.

Maritimer Journalismus

Insgesamt werden 44 regelmäßig erscheinende Fachzeitschriften in Deutschland gezählt. Davon entfallen 33 auf Freizeitmagazine der verschiedenen maritimen Freizeitsektoren und 11 auf wirtschaftliche Fachmagazine. Hinzu kommt noch eine Reihe von Internetportalen, die aber in der Regel mit Leistungen der Fachmagazine verknüpft sind. Der Umsatz wird auf der Basis von einigen Zahlen zur Auflage und den Werbeeinnahmen für den gesamten Bereich

⁸ Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft: Die deutsche Versicherungswirtschaft 2004

auf 64 Mio. Euro abgeschätzt. Bei einer durchschnittlichen Anzahl von 10 Personen pro Fachredaktion kann man hier von 400-500 Beschäftigten in der Branche ausgehen.

Verbände und Vereine

Im Bereich der Wirtschaftsverbände werden insgesamt 59 gezählt, wobei einige Regionalverbände mitgezählt wurden. Für diesen Bereich wird bei angenommenen durchschnittlich 4 Mitarbeitern pro Verband von ca. 200 Beschäftigten ausgegangen. Umsatzzahlen/Jahresbudgets konnten nicht festgestellt werden.

Die Anzahl der Wassersportverbände liegt bei 13, die aber in ihrer Organisation deutlich größer ausgeprägt sind als die Wirtschaftsverbände. So wird allein der Deutsche Seglerverband auf ca. 100 Mitarbeiter geschätzt, z.B. bedingt durch die vielfältigen Verwaltungsaufgaben bezogen auf Schiffsregister, Führerscheine und die Beschäftigung hauptamtlicher Trainer für den Leistungssport. Es wird daher für diesen Sektor mit durchschnittlich 30 Mitarbeitern gerechnet, so dass sich eine Zahl von 390 beschäftigten ergibt.

Die Wassersportverbände betreuen insgesamt ca. 2.700 Sportvereine in den verschiedenen Wassersportbereichen. Davon ausgehend, dass jeder zweite Verein eine eigene Gastronomie betreibt und einen Trainer beschäftigt, wird mit einem durchschnittlich Beschäftigten eine Zahl von 2.700 Beschäftigten ermittelt. Da diese Zahl abgeschätzt ist und keine Informationen z.B. über Ganz- oder Teilzeitbeschäftigung vorliegen und weiterhin keine Informationen über das Beitragsvolumen vorliegen, kann eine Hochrechnung über die Umsätze der Vereine nicht gemacht werden. Man kann jedoch davon ausgehen, dass das Volumen erheblich ist, wahrscheinlich deutlich über 100 Mio. Euro pro Jahr

Klassifikationsgesellschaften

Herausragend für die wirtschaftliche Bewertung der Klassifikationsgesellschaften ist natürlich die deutsche Gesellschaft Germanischer Lloyd (GL). Mit insgesamt 2148 Mitarbeitern (2003) erwirtschaftete er einen Umsatz von ca. 212 Mio. Euro⁹. Es wird abgeschätzt, dass von den genannten Mitarbeitern ca. 1.000 in Deutschland arbeiten.

Über den GL hinaus betreiben alle namhaften Klassifikationsgesellschaften in Deutschland eine oder mehrere Niederlassungen, die allerdings auch andere Aufgaben neben der Schiffsklassifikation und Besichtigung durchführen. Es wird abgeschätzt, dass in diesen Gesellschaften ca. weitere 150 Beschäftigte einen Umsatz von 15 Mio. Euro erwirtschaften.

6.14.2 Schleswig-Holstein

Ein Großteil der im vorherigen Punkt beschriebenen maritimen Dienstleistungen konzentriert sich in Deutschland weitgehend auf Hamburg. Hamburg ist inzwischen auch einer der wichtigsten Standorte für maritime Dienstleistungen europa- und weltweit. Diese Einschätzung betrifft insbesondere die Schiffsfiananzierung, die Schiffsemissionshäuser, das Versicherungsgeschäft und die Klassifikationsgesellschaften. Damit entfällt auf Schleswig-Holstein (sowie die anderen norddeutschen Küstenländer ebenso) nur ein sehr kleiner Teil des relevanten deutschen Marktpotenzials. Das komplette Schiffsfiananzierungsgeschäft der HSH Nordbank wird inzwischen aus Hamburg durchgeführt. Die ursprünglich in Lübeck ansässige Schiffshypothekenbank zu Lübeck (SHL) gehört inzwischen vollständig zur Deutschen Bank. Das dortige Schiffsfiananzierungsgeschäft wird gleichfalls von Hamburg aus betrieben. Nicht untersucht werden konnten in der vorliegenden Potenzialanalyse Finanzierungen kleinerer Schiffsprojekte, die möglicherweise auch in Regie regionaler Organisationen der Sparkassen und Genossenschaftsbanken in Schleswig-Holstein durchgeführt werden.

⁹ www.gl-group.com

Auch die anderen Geschäftsfelder der maritimen Dienstleistungen wie Recht und Journalismus sind stark auf Hamburg ausgerichtet, allerdings kann hier auch von einigen Ressourcen in Schleswig-Holstein ausgegangen werden.

Von größerer Bedeutung für Schleswig-Holstein ist der Bereich der maritimen Verbände und Vereine.

Für eine Gesamtbewertung des Wirtschaftsbereiches maritime Dienstleistungen kann mangels belastbarer Daten nur eine Abschätzung vorgenommen werden. Unter Berücksichtigung eines schleswig-holsteinischen Anteils von ca. 5% am deutschen Markt für maritime Dienstleistungen kann daraus für 2003 eine Zahl von ca. 150 Unternehmen, 300 Beschäftigten sowie ein Umsatzpotenzial von 25-30 Mio. € abgeleitet werden.

6.14.3 Hydrographische Vermessung

6.14.4 Deutschland

Die Hydrographie ist "die Wissenschaft und Praxis der Messung und Darstellung der Parameter, die notwendig sind, um die Beschaffenheit und Gestalt des Bodens der Gewässer, ihre Beziehung zum festen Land und den Zustand und die Dynamik der Gewässer zu beschreiben."¹⁰

Ca. 71% der Erdoberfläche sind mit Wasser bedeckt. Die See- und Binnengewässer erfüllen eine Vielzahl lebenswichtiger ökologischer und ökonomischer Funktionen wie z.B. Versorgung mit Wasser und Nahrung, Verkehrswege und Regulierung des Klimas. Für die verantwortungsvolle, zukunftsorientierte Nutzung und Verwaltung des Lebens- und Wirtschaftsraumes Wasser liefert die Hydrographie die wesentlichen Basisdaten.

Wichtige Arbeitsgebiete der Hydrographie sind u.a. die See-, Küsten- und Binnengewässervermessung, die nautische Kartographie, die Umwelt- und Meeresüberwachung und die Ozeanographie. Speziell für den deutschen Markt spielt auch die Vermessung von Binnenwasserstraßen eine wichtige Rolle.

Im maritimen Wirtschaftsbereich Hydrographie werden alle relevanten Dienstleistungen Leistungen zur Vermessung sowie zur direkten Aus- und Weiterbildung erfasst. Der produktseitige Teil der Vermessungstechnik gehört zum Wirtschaftsbereich maritime Ausrüstungen. Hierbei handelt es sich um hochspezialisierte Gerätetechnik. Auf diesem Gebiet gibt es eine Reihe renommierter deutscher Hersteller.

Vermessungsleistungen und Meeresbodenuntersuchungen werden in Deutschland einerseits erbracht durch Bundesbehörden wie das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), die Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR) sowie Meeresforschungsinstitute wie das Alfred-Wegener-Institut und das IFM-GEOMAR und andererseits durch eine beträchtliche Anzahl von überwiegend klein- und mittelständischen Unternehmen und Dienstleistern.

Das Marktpotenzial der durch deutsche Behörden und Dienstleister realisierten Vermessungsleistungen wird gegenwärtig auf 100-120 Mio. € jährlich abgeschätzt. Zur Branche werden neben den Behörden und Instituten ca. 50-70 Unternehmen und Dienstleister mit insgesamt 400-500 Beschäftigten gerechnet.

Im Zusammenhang mit den Regeln des UN Seerechts haben sich die Küstenländer weltweit verpflichtet, ihre ausschließlichen Wirtschaftsnutzungszonen zu vermessen. Diese Vermessung ist die rechtliche Voraussetzung, um ihre Ausweitung vor der UN zu begründen und umzusetzen. Derzeit sind weltweit noch ca. 50% dieser potenziellen Flächen noch nicht vermessen. Darüber hinaus sind die Küstenländer nach IMO-SOLAS-Abkommen verpflichtet, hydrographische Dienste zu betreiben. Aus diesen vorgenannten Punkt ergibt sich die Entwicklung eines neuen potenziellen Absatzmarktes für Vermessungsleistungen sowie für Aus- und Weiterbildungsleistungen speziell in Entwicklungsländern. Um diesen neuen Markt qualifiziert bedienen zu können, wurde im Jahr 2004 der German Hydrographic Consultancy Pool (GHyCoP) gegründet.

¹⁰ Definition nach United Nations Economic and Social Council, 1978

6.14.5 Schleswig-Holstein

Das Marktpotenzial der durch schleswig-holsteinische Unternehmen und Dienstleister realisierten Vermessungsleistungen wird gegenwärtig auf 10-15 Mio. € bei 8-10 Unternehmen mit 20-30 Beschäftigten jährlich abgeschätzt.

Eine sehr aktive Rolle spielten Unternehmen aus Schleswig-Holstein bei der Gründung von GHyCoP. GHyCoP hat seinen Hauptsitz in Kiel und verfügt über die Rechtsfähigkeit eines wirtschaftlichen Vereins (w.V.).

6.15 Ausbildung und Forschung

6.15.1 Deutschland

Als maritime Ausbildungseinrichtungen konnten insgesamt 12 Universitäten und Hochschulen identifiziert werden¹¹. Ergänzend können 2 weitere Schulen + 10 private Ausbildungseinrichtungen der Liste hinzugefügt werden. Die dabei angebotenen Lehrdisziplinen umfassen Maschinenbau und Schiffstechnik, Schiffbau, Nautik, Meerestechnik, Schiffsbetriebstechnik, Cruise Industry Management, Maritime Technologien, Schiffsmechaniker / Schiffsmechanikerin (Zertifizierung), Reedereilogistik und Reedereimanagement, Seeverkehrs- und Hafengewirtschaft, Nautik Verkehrsbetrieb, Schiffsbetriebs- Anlagen- und Versorgungstechnik, Verkehrswesen. Gemäß der genannten Quelle werden durchschnittlich 2.000 Studenten an allen Standorten von insgesamt 684 Personen wissenschaftlichen Personals betreut. Diese Beschäftigtenzahlen weisen auf ein Gesamtbudget der genannten Einrichtungen von mindestens 68 Mio. Euro hin (bei ca. 100.000 Euro Budget pro Beschäftigten an Universitäten und Hochschulen). Hinzuzurechnen sind noch Investitionsbudgets, die jedoch nicht erhoben werden konnten.

Im Bereich der Forschung kommen noch einige freie Institute und Forschungseinrichtungen zu den genannten Universitäten und Hochschulen hinzu. Die Autoren gehen davon aus, dass einige der an den Universitäten direkt angesiedelten Institute bereits in den o.g. Zahlen der genannten Quelle enthalten sind. Da ebenfalls Bereiche der Meeresforschung im weiteren Sinne in den genannten Zahlen nicht enthalten sind, wird hier der Schwerpunkt für die Bewertung des Forschungsbereiches gelegt.

Insgesamt wurden nach eigenen Recherchen 51 Institute identifiziert, von denen 35 auf den Bereich Meeresforschung, Meeresökologie, Meeresgeologie, Meeresbiologie und -chemie, Meteorologie und Fischerei entfallen. Gemäß den erhobenen Informationen bezüglich Personalausstattung und Jahresbudgets konnte insgesamt die Beschäftigung von mindestens 3.550 Personen festgestellt werden. Das Jahresbudget der Institute lag insgesamt bei ca. 325 Mio. Euro. Da in der Aufrechnung für einige bedeutende Forschungseinrichtungen keine Zahlen erhoben werden konnten, aber andererseits einige Institute auch andere, nicht maritime Forschung betreiben wird insgesamt von den genannten Zahlen ausgegangen.

Den genannten Zahlen können noch Zahlen für die Schiffbauversuchsanstalten hinzugegerechnet werden, die bei einem Umsatz von ca. 22 Mio. Euro insgesamt 150 Personen beschäftigen.

Insgesamt ergibt sich damit für den Bereich maritime Ausbildung und Forschung jährlich ein Gesamtumsatz/Budget von ca. 415 Mio. Euro. Dieser Wert wird von ca. 78 Einrichtungen und ca. 4.384 Beschäftigten erwirtschaftet.

¹¹ Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi): Vernetzungspotenziale innerhalb der maritimen Wertschöpfungsketten am Schiffbau-, Seeschiffahrts- und Hafenstandort Deutschland, Studie von Roland Berger und andere, November 2001

6.15.2 Schleswig-Holstein

Schleswig-Holstein verfügt über eine beträchtliche Anzahl maritimer Forschungseinrichtungen, darunter insbesondere auf dem Gebiet der Meeresforschung. Dazu zählen insbesondere:

- Leibnizinstitut für Meereswissenschaften IFM-GEOMAR, Kiel
- Forschungszentrum GKSS, Institut für Küstenforschung, Geesthacht
- Forschungs- und Technologie Westküste (FTZ) der Kieler Universität, Büsum
- Außenstellen des Alfred-Wegener-Instituts (AWI) auf Helgoland und Sylt
- Max-Planck-Institut für Limnologie, Plön
- Verschiedene weitere Institute der Kieler Universität.

Insbesondere das IFM-GEOMAR, aber auch die GKSS und das FTZ, verfügen über langjährige Expertisen und zählen zu den international renommierten Forschungseinrichtungen auf diesem Gebiet. Alle Meeresforschungsinstitute in Schleswig-Holstein verfügen nach den durchgeführten Recherchen und Abschätzungen über einen jährlichen Haushalt von 80-90 Mio. € und beschäftigen ca. 900-1.000 Mitarbeiter. Hinzu kommt eine ganze Reihe kleinerer Unternehmen, die Produkte und Dienstleistungen aus der Meeresforschungstechnik und Meerestechnik für diese Institute sowie auch für Institute außerhalb von Schleswig-Holstein anbieten. Für Schleswig-Holstein gesamt wird die Gesamtzahl der Unternehmen auf 20-25 abgeschätzt, die mit ca. 80-100 Mitarbeitern einen jährlichen Umsatz von 20-30 Mio. € erreichen.

Weiterhin gibt es seit dem vergangenen Jahr Kompetenzzentrum Windenergie Schleswig-Holstein von verschiedenen Hochschulen in Schleswig-Holstein. Mitglieder dieses Kompetenzzentrums sind neben einigen bereits genannten Instituten die Fachhochschulen in Kiel, Flensburg und Heide, die Universität Flensburg, die Technische Fakultät der Universität Kiel sowie die Nordakademie.

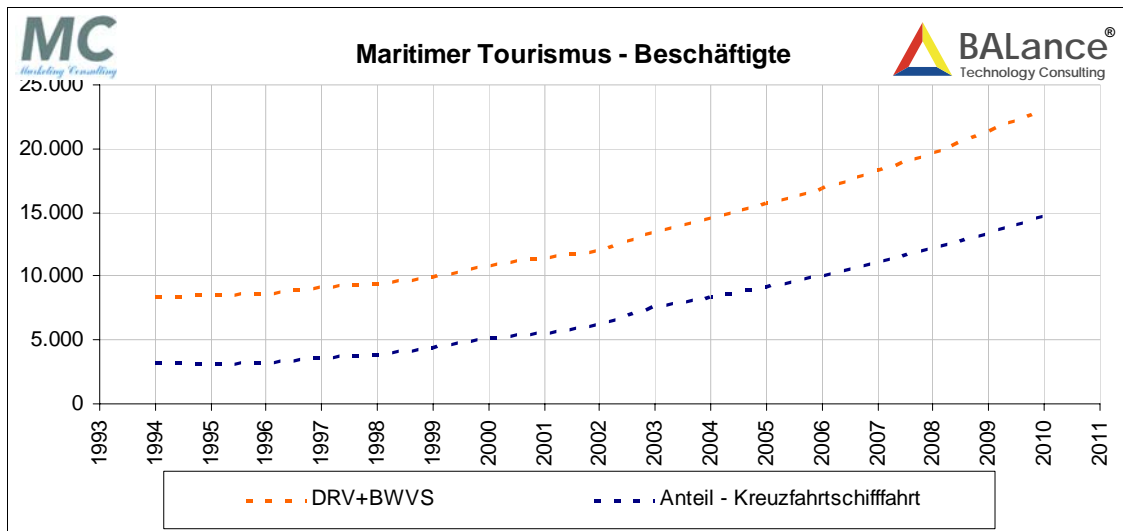
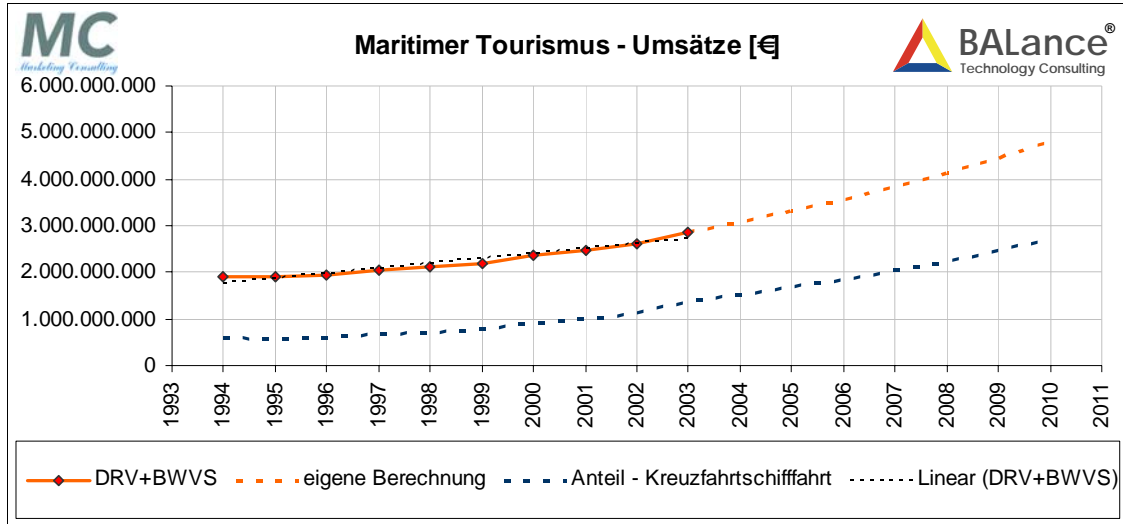
Im Bereich der Schiffbau- und Schifffahrtsausbildung gibt es in Schleswig-Holstein weitere Aus- und Weiterbildungseinrichtungen mit langjährigen Erfahrungen. Dazu zählen insbesondere:

- Fachhochschule Flensburg
 - Institut für Schiffsbetriebsforschung
 - Fachschule für Seefahrt, Fachbereich Nautik
- Fachhochschule Kiel
 - Institut für Schiffbau
- Schleswig-Holsteinische Seemannsschule Priwall, Lübeck-Travemünde

In Summe kann der Gesamthaushalt in der maritimen Ausbildung und Forschung in Schleswig-Holstein auf 110-120 Mio. € und ca. 1.100-1.200 Beschäftigte abgeleitet werden.

6.16 Maritimer Tourismus

6.16.1 Deutschland



Eine Grundfrage für den maritimen Tourismus und die Wassersportwirtschaft ist, welche Bereiche diesem Sektor letztlich zugerechnet werden sollen. Es wird in dieser Studie davon abgesehen, etwaige Abschätzungen zu machen, inwieweit der Urlaub an der Nord- und Ostseeküste sowie an den Binnenseen bereits maritimen Tourismus ausmacht und damit die anteiligen Übernachtungen und Ausgaben diesem Bereich zugerechnet werden könnten¹². Dementsprechend werden für den maritimen Tourismus nur die Kreuzfahrtschiffahrt (Hochsee- und Flusskreuzfahrten) und die Wassersportwirtschaft mit ihren verschiedenen Bereichen wie Angeln, Chartern, Tauchen, Surfen, Handel mit Zubehör etc.

Für eine Bewertung der wirtschaftlichen Bedeutung muss vorausgeschickt werden, dass es keine statistischen Kennzahlen für die genannten Sektoren insgesamt gibt. Vielmehr sind statistische Zahlen einzelner Bereiche des maritimen Tourismus in anderen Kennzahlen aufgegangen. Dazu zählt z.B. der Bau von Booten (in Boots- und Yachtbau), Betrieb von Fahrgastschiffen (in Schifffahrt), Groß- und Einzelhandel mit maritimen Zubehör (z.T. in Groß- und Einzelhandelstatistik) etc. Es kann somit eine Ableitung von Kennzahlen nur aus sonstigen verfügbaren Informationen versucht werden.

In der Kreuzfahrtschiffahrt können insgesamt 11 maßgebliche Veranstalter von Hochseekreuzfahrten und 22 Veranstalter von Flusskreuzfahrten identifiziert werden. Gemäß einer regelmäßig fortgeschriebenen Marktanalyse des DRV¹³ erwirtschaftet die Kreuzfahrtschiffahrt in Deutschland insgesamt einen Umsatz von 1,386 Mrd. Euro. Das entspricht etwa 10% des Gesamtumsatzes im privaten Reisevermittlungsgeschäft der Reisebüros in Deutschland. Über eine Kennzahlrechnung auf Basis von Zahlen des DRV¹⁴ (ca. 220.000 € Umsatz pro Beschäftigten in den Reisebüros, ca. 1,1 Mio. € bei den Veranstaltern) wird für den Kreuzfahrtbereich in Deutschland insgesamt eine Beschäftigtenzahl von ca. 7.560 Mitarbeitern abgeschätzt. Die Angabe einer Zahl für die beteiligten Reisebüros erscheint in diesem Zusammenhang irreführend, weil i.d.R. Reisbüros ein breites Gesamtangebot anbieten. Insgesamt kann auch in den Folgejahren von einem überdurchschnittlichen Wachstum der Kreuzfahrtschiffahrt gegenüber dem Gesamtreisemarkt ausgegangen werden. Entsprechend dem Trend der letzten 10 Jahre wird für die Prognose mit 10% Wachstumsraten weitergerechnet.

Der übrige Markt des maritimen Tourismus, der so genannte Wassersportmarkt, teilt sich wie oben schon ausgeführt in vielfältige Unterkategorien ein. Nach einer Analyse des Bundesverband Wassersportwirtschaft erreicht dieser Markt ein jährliches Gesamtvolumen von 1,708 Mrd. €¹⁵, aufgeteilt insgesamt 11 Branchensegmente. Aus dieser Zahl werden die Werte für Neuboote herausgerechnet, um Doppelzählungen nach Möglichkeit zu vermeiden (im Sektor Bootsbau bereits enthalten). Es verbleibt damit ein Markt mit einem Wert von ca. 1,50 Mrd. €. Die sich daraus ergebende Beschäftigung wird mit ca. 6.000 abgeschätzt (ca. 250.000 € Umsatz pro Beschäftigtem wegen des großen Handelsanteils). Der BWVS stellt in seinem Branchenbericht fest, dass gemessen an den heute Wassersporttreibenden für alle Segmente das Interesse an Wassersport und Wassertourismus bei der dreifachen Zahl der Bundesbürger liegt. Dies bietet eine gute Grundlage für eine positive Prognose auch für die folgenden Jahre, bei der von ca. 5% durchschnittlichem Wachstum ausgegangen wird.

¹² Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Wirtschaftsfaktors Tourismus ist erheblich. Nach aktuellen Angaben des Deutschen Reisebüro und Reiseveranstalter Verbandes beläuft sich der Gesamtumsatz der deutschen Tourismuswirtschaft auf mehr als 185 Mrd. €. Die Wertschöpfung in der Tourismusbranche beträgt dabei ca. 94 Mrd. €.

¹³ Deutschen Reisebüro und Reiseveranstalter Verbandes e.V., Der Kreuzfahrtenmarkt Deutschland 2003

¹⁴ Deutschen Reisebüro und Reiseveranstalter Verbandes e.V., Fakten und Zahlen zum deutschen Reisemarkt 2004

¹⁵ Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V. (BWVS) – Branchenbericht 2004

6.16.2 Schleswig-Holstein

Zum schleswig-holsteinischen maritimen Tourismus können gleichfalls auf der Basis deutschlandweiter Daten sowie fallweise vorhandener Daten nur entsprechende Ableitungen getroffen werden. Für eine detaillierte Bewertung dieses Wirtschaftsbereiches bedarf es einer separaten Felduntersuchung.

In einer aktuellen Studie¹⁶ zum Wassersporttourismus in Schleswig-Holstein werden Bewertungen zu folgenden Teilsegmenten des Wassersports vorgenommen:

- Segel- und Motorboottourismus

Schleswig-Holstein verfügt über 240-250 Sportboothäfen mit ca. 30.000 Liegeplätzen. Der Yachthafen in Wedel an der Elbe ist mit 1.900 Liegeplätzen der größte deutsche Sportboothafen. Die beiden nächstgrößeren Sportboothäfen befinden sich an der Ostsee in Neustadt (Ancora-Marina, ca. 1.400 Liegeplätze) und in Heiligenhafen (Yachthafen Heiligenhafen, ca. 950 Liegeplätze).

- Surftourismus

In Schleswig-Holstein sind Ostsee, Nordsee sowie einige Binnengewässer sehr gute Windsurfreviere. Dazu zählen z.B. die Insel Sylt und St. Peter Ording an der Nordseeküste als auch die Insel Fehmarn an der Ostseeküste.

- Kanutourismus

Der Kanutourismus konzentriert sich in Schleswig-Holstein fast ausschließlich auf Reviere im Binnenland wie z.B. Osterau-Bramau-Stör, Eider-Treene, Schlei, Schwentine-Plöner See, Trave, sowie Wakenitz-Ratzeburger See-Schaalseekanal.

- Angeltourismus

Als touristisch interessante Angelreviere in Schleswig-Holstein sind zahlreiche Binnenseen, verschiedene Flüsse, der Nord-Ostsee-Kanal, der Elbe-Lübeck-Kanal sowie auch die Nord- und Ostsee (Hochseeangeln) zu nennen.

- Tauchtourismus

Interessante Tauchreviere befinden sich in Schleswig-Holstein überwiegend an der Ostseeküste.

Diese Bewertung beschränkt sich auf qualitative Aussagen zu Segmenten und Akteuren, eine quantitative Bewertung des Marktvolumens und der wirtschaftlichen Bedeutung wurde in der Studie nicht vorgenommen.

Ein weiterer wichtiger Sektor des maritimen Tourismus mit stark wachsender Bedeutung auch für Schleswig-Holstein ist die Kreuzfahrtschiffahrt. Unter den wesentlichen Kreuzfahrtveranstaltern ist Schleswig-Holstein sowohl im Bereich der Hochseekreuzfahrten als auch im Bereich der Flusskreuzfahrten mit der Peter Deilmann Reederei aus Neustadt vertreten. Die Reederei Deilmann gilt als Deutschlands größtes privates Kreuzfahrtunternehmen und erreichte im vergangenen Jahr einen Umsatz von ca. 100 Mio. €

Neben der Reederei Deilmann spielt insbesondere der Seehafen Kiel eine sehr wichtige Rolle in der Kreuzfahrtschiffahrt. Hinsichtlich der Passagiere und Anläufe ist der Seehafen Kiel gegenwärtig der wichtigste deutsche Kreuzfahrthafen, was die nachfolgende Zahlenaufstellung verdeutlicht:

¹⁶ Studie Wassertourismus in Schleswig-Holstein vom Januar 2005 im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Tabelle 10: Entwicklung der Kreuzfahrtschiffahrt im Seehafen Kiel 1995-2004

Jahr	Passagiere Kreuzfahrt- Schiffahrt	Anläufe Kreuzfahrtschiffahrt
1995	36.648	59
2000	48.033	47
2001	51.128	72
2002	65.940	74
2003	93.172	80
2004	128.604	95
Veränderung 2004/1994	+ 250,9%	+ 61,0%

Quelle: Eigene Zusammenstellung auf der Basis von Informationen der Seehafen Kiel GmbH & Co. KG

Mit dem geplanten neuen Kreuzfahrterminal wird eine qualifizierte Basis für den Ausbau dieser Position in den kommenden Jahren gelegt.

Rostock/Warnemünde (Angaben für 2004: 92.209 Passagiere, 93 Anläufe) ist bislang der zweitwichtigste deutsche Kreuzfahrthafen. Alle weiteren deutschen Häfen folgen mit bereits deutlich niedrigeren Zahlen.

Im Vergleich mit anderen wichtigen Ostseehäfen muss allerdings festgestellt werden, dass insbesondere Häfen wie Helsinki, Kopenhagen, St. Petersburg, Stockholm und Tallinn ein deutlich höheres Passagieraufkommen in der Kreuzfahrtschiffahrt ausweisen.

Für eine quantitative Gesamtbewertung des Wirtschaftsbereiches maritimer Tourismus in Schleswig-Holstein muss auf eine Abschätzung auf der Basis der Deutschlandzahlen zurückgegriffen werden. Unter Berücksichtigung eines geschätzten schleswig-holsteinischen Anteils von ca. 10-15% am deutschen Markt kann daraus für 2003 ein Umsatzpotenzial von 290-430 Mio. € abgeleitet werden. Die Anzahl der Unternehmen dürfte sich auf 250-300 und die Zahl der Beschäftigten auf mindestens 1.500-2.000 belaufen.

Weitere wichtige mit dem Wassertourismus verbundene Segmente sind maritime Großveranstaltungen (z.B. Kieler Woche, Travemünder Woche, Sand World), maritimer Industrietourismus (z.B. Werftbesichtigungen, Museumswerft Flensburg) sowie Meeres- und Schiffahrtsmuseen (z.B. Flensburger Schiffahrtmuseum, Schiffahrtmuseum Kiel, Marine-Ehrenmal Laboe, Schiffahrtmuseum Nordfriesland, Husum).

7 Anhang 1 – Gesamtdarstellung der maritimen Wirtschaftsbereiche

7.1 Deutschland

WZ	Jahr																	
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
01. Marineausgaben	Umsatz	1.374.771.500	1.364.439.000	1.291.633.063	1.327.502.325	1.381.867.304	1.577.415.632	1.528.342.115	1.616.090.306	1.631.555.623	1.592.659.740	1.613.687.620	1.438.021.678	-	-	-	-	-
	Anzahl der Unternehmen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	-	-	-	-	-
	Beschäftigte	37.507	36.597	35.535	35.074	33.548	33.283	32.207	31.081	29.915	28.979	28.833	28.353	27.872	27.391	26.911	26.430	25.950
02. Seeschifffahrt	Umsatz	4.766.000.000	4.883.000.000	5.309.000.000	6.045.000.000	6.224.000.000	6.653.000.000	9.007.000.000	10.066.000.000	9.935.684.192	10.672.492.676	11.409.301.161	12.146.109.645	12.882.918.130	13.619.726.615	14.356.535.099	15.093.343.584	15.830.152.069
	Anzahl der Unternehmen	1.229	1.262	1.295	1.324	1.446	1.502	1.599	1.605	1.626	1.716	1.772	1.829	1.886	1.942	1.999	2.056	2.112
	Beschäftigte	32.281	30.990	28.408	28.408	28.408	27.515	25.265	25.138	25.233	24.681	24.638	22.852	22.101	21.350	20.599	19.847	19.096
03. Binnenschifffahrt	Umsatz	1.529.851.603	1.403.870.741	1.277.889.879	1.350.784.787	1.394.140.176	1.364.732.212	1.596.055.452	1.714.248.785	1.562.827.000	1.571.036.062	1.572.311.585	1.573.687.109	1.574.862.632	1.576.138.156	1.577.413.670	1.578.689.202	1.579.964.726
	Anzahl der Unternehmen	1.704	1.686	1.667	1.669	1.626	1.573	1.547	1.542	1.517	1.488	1.463	1.438	1.413	1.387	1.362	1.337	1.312
	Beschäftigte	10.644	10.209	9.727	9.250	9.193	9.188	8.857	8.837	8.860	8.712	8.654	8.210	8.031	7.852	7.673	7.494	7.314
04. Yacht- und Bootsbau	Umsatz	438.966.563	454.206.334	469.446.105	382.864.075	403.222.279	414.605.725	472.809.184	686.368.264	823.060.000	837.714.311	857.257.411	876.800.511	896.343.611	915.886.711	935.429.911	954.972.911	974.516.010
	Anzahl der Unternehmen	526	522	522	531	517	517	529	528	535	529	530	531	532	533	533	534	535
	Beschäftigte	3.327	3.262	3.687	3.953	3.795	4.164	4.107	4.256	4.457	4.444	4.559	4.665	4.729	4.793	4.857	4.922	4.986
05. Schiffbau	Umsatz	4.379.385.600	4.517.717.000	3.346.349.000	3.826.381.000	3.558.375.000	3.293.503.000	3.775.982.000	4.203.212.000	4.522.165.000	3.520.488.000	3.701.717.486	3.598.970.604	3.593.492.107	3.588.013.611	3.582.535.114	3.577.056.617	3.571.578.120
	Anzahl der Unternehmen	102	110	100	96	98	100	94	95	92	102	102	96	95	94	94	94	93
	Beschäftigte	34.420	31.530	28.571	25.037	22.792	22.799	22.689	23.271	22.340	21.197	20.218	18.525	17.521	16.518	15.514	14.511	13.507
06. Maritime Ausrüstung/Schiffbauzulieferindustrie	Umsatz	5.392.886.081	5.932.174.689	6.466.070.411	6.660.052.524	7.072.975.780	7.292.238.030	7.489.128.456	7.653.889.282	8.105.468.750	8.300.000.000	8.501.955.335	8.653.539.178	8.805.123.021	8.956.706.863	9.108.290.706	9.259.874.549	9.411.458.391
	Anzahl der Unternehmen	-	-	-	-	1.250	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Beschäftigte	43.143	47.457	51.729	53.280	56.584	58.338	59.913	61.231	64.844	66.400	68.016	69.228	70.441	71.654	72.866	74.079	75.292
07. Offshore Technologien - Erdöl und Erdgas	Umsatz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	700.000.000	-	-	-	-	-	-	
	Anzahl der Unternehmen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	
	Beschäftigte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.000	-	-	-	-	-	-	
08. Wasserbau, Küsteningenieurwesen	Umsatz	3.238.186.158	3.124.736.979	3.011.287.801	3.036.735.689	2.954.488.468	2.938.512.015	2.807.561.336	2.926.342.228	2.566.363.000	2.719.311.124	2.380.343.359	2.241.395.593	2.192.950.828	2.144.506.062	2.096.061.297	2.047.616.531	1.999.171.766
	Anzahl der Unternehmen	575	534	492	514	456	476	458	447	450	420	406	391	377	363	348	334	319
	Beschäftigte	12.208	11.544	10.879	11.231	10.783	11.609	11.173	9.699	9.358	9.329	9.496	10.298	10.037	9.806	9.576	9.344	9.113
09. Häfen	Umsatz	813.714.489	881.559.482	949.404.476	992.996.570	922.205.995	1.201.374.526	1.332.479.269	1.437.354.821	1.516.138.899	1.513.520.731	1.521.456.747	1.683.786.676	1.766.202.777	1.848.618.679	1.931.034.592	2.013.450.434	2.095.866.386
	Anzahl der Unternehmen	453	445	437	415	432	434	421	430	441	424	420	419	418	417	415	413	411
	Beschäftigte	8.921	9.679	10.394	10.933	10.040	13.379	14.188	14.760	15.016	15.536	15.432	17.024	17.767	18.509	19.251	19.994	20.736
10. Aquakultur	Umsatz	125.234.681	139.582.335	153.929.989	155.600.421	160.148.708	163.389.858	117.725.248	116.435.682	119.983.000	121.460.778	122.485.790	123.510.802	124.535.814	125.560.826	126.585.838	127.610.850	128.635.862
	Anzahl der Unternehmen	291	301	311	300	310	318	316	310	318	322	325	327	330	333	335	338	341
	Beschäftigte	890	920	951	917	948	997	947	995	966	974	955	1.001	1.019	1.030	1.033	1.034	1.043
11. Fischerei	Umsatz	122.765.705	131.438.215	140.110.725	140.119.199	140.493.247	171.876.487	158.362.108	213.263.149	304.141.000	299.584.969	300.526.595	301.468.221	302.409.466	303.351.472	304.293.098	305.234.724	306.176.360
	Anzahl der Unternehmen	619	593	566	570	571	590	601	611	611	602	604	608	609	609	609	613	615
	Beschäftigte	4.979	4.844	4.480	4.426	4.320	4.363	4.340	4.272	4.135	4.022	4.148	3.872	3.783	3.694	3.606	3.517	3.428
12. Windenergie	Umsatz	-	-	-	-	-	-	-	22.086.345	40.314.597	51.489.094	101.717.879	194.888.131	328.380.756	573.392.701	997.864.200	1.683.695.477	2.844.404.674
	Anzahl der Unternehmen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30	-	-	-	-	
	Beschäftigte	-	-	-	-	-	-	-	381	713	936	1.849	3.361	5.971	10.425	17.961	30.613	
13. Maritime Dienstleistungen	Umsatz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	507.000.000	-	-	-	-	-	-	
	Anzahl der Unternehmen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.133	-	-	-	-	-	-	
	Beschäftigte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.200	-	-	-	-	-	-	
14. Hydrographische Vermessung	Umsatz	-	-	-	-	-	-	-	-	120.000.000	-	-	-	-	-	-	-	
	Anzahl der Unternehmen	-	-	-	-	-	-	-	-	70	-	-	-	-	-	-	-	
	Beschäftigte	-	-	-	-	-	-	-	-	500	-	-	-	-	-	-	-	
15. Ausbildung und Forschung	Umsatz	-	-	-	-	-	-	-	-	415.000.000	415.000.000	-	-	-	-	-	-	
	Anzahl der Unternehmen	-	-	-	-	-	-	-	-	78	78	-	-	-	-	-	-	
	Beschäftigte	-	-	-	-	-	-	-	-	4.384	4.384	-	-	-	-	-	-	
16. Maritimer Tourismus	Umsatz	1.891.609.726	1.902.940.597	1.945.643.316	2.036.251.528	2.104.957.529	2.184.500.882	2.367.763.680	2.485.953.411	2.594.437.000	2.872.334.000	3.085.269.400	3.315.783.440	3.565.448.239	3.835.983.847	4.129.272.541	4.447.374.628	4.792.545.665
	Anzahl der Unternehmen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Beschäftigte	8.421	8.452	8.655	9.120	9.464	9.891	10.831	11.405	12.041	13.506	14.559	15.703	16.946	18.296	19.766	21.362	
Gesamt	Umsatz	24.073.372.105	24.735.665.373	24.360.764.786	25.954.488.118	26.316.874.476	27.255.148.467	30.653.208.849	33.141.244.272	33.722.128.031	35.814.091.496	35.582.930.369	36.137.831.786	36.032.667.760	37.487.885.536	39.135.315.866	41.088.919.666	43.534.070.020
	Anzahl der Unternehmen	5.498	5.454	5.390	5.419	5.736	5.510	5.555	5.566	5.590	5.955	5.732	5.668	5.676	5.698	5.718	5.738	
	Beschäftigte	196.741	195.485	193.017	191.629	189.675	195.525	194.517	195.327	197.878	215.400	205.731	203.062	206.208	211.306	219.604	233.146	

Anmerkung: Alle Daten in €

7.2 Schleswig-Holstein

WZ		Jahr																		
		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010		
01. Marine/Marineausgaben	Umsatz	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	
	Anzahl der Unternehmen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Beschäftigte	13.000-14.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9.000-10.000	9.000-10.000	9.000-10.000	-	-	-	-	8.000-9.000	
02. Seeschifffahrt	Umsatz	714.900	732.450	796.350	906.750	933.600	997.950	1.351.050	1.509.900	1.490.396	1.600.674	1.648.900	1.698.367	1.749.318	1.784.304	1.602.148	1.620.169	1.629.270		
	Anzahl der Unternehmen	250	0	253	250	254	245	236	231	247	239	239	241	241	244	245	245	247		
	Beschäftigte	0	0	0	0	0	6.190	5.919	5.824	5.907	5.994	5.866	5.925	5.984	6.044	5.963	5.912	5.829		
03. Binnenschifffahrt	Umsatz	73.905	0	66.696	57.877	61.849	64.235	81.832	101.456	91.335	119.067	116.686	114.352	112.065	109.824	107.627	105.475	103.365		
	Anzahl der Unternehmen	71	0	74	69	72	75	73	73	74	79	76	74	73	72	70	69	67		
	Beschäftigte	0	0	0	0	0	290	288	269	264	247	242	237	232	228	223	219	214		
04. Yacht- und Bootsbau	Umsatz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25.000-30.000	0	0	0	0	0	0	30.000-40.000		
	Anzahl der Unternehmen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30-40	0	0	0	0	0	35-45		
	Beschäftigte	0	0	0	0	0	0	0	0	93	200-250	0	0	0	0	0	0	250-300		
05. Schiffbau	Umsatz	0	1.445.600	897.600	1.054.400	1.076.000	1.005.900	969.600	839.000	974.500	1.105.100	1.141.146	1.135.440	1.129.763	1.124.114	1.118.494	1.112.901	1.107.337		
	Anzahl der Unternehmen	0	16	15	15	15	14	16	16	17	15	14	13	13	14	13	12	12		
	Beschäftigte	0	7.259	6.913	6.858	6.898	6.969	7.279	7.299	6.516	5.590	5.314	5.101	4.897	4.701	4.513	4.333	4.160		
06. Maritime Ausrüstungen/Service	Umsatz	916.791	1.127.113	1.099.232	1.398.611	1.343.865	1.239.680	1.198.261	1.377.700	1.296.875	1.328.000	1.381.120	1.422.554	1.458.117	1.487.280	1.509.589	1.524.685	1.532.308		
	Anzahl der Unternehmen	120-130	0	0	0	0	0	0	0	0	0	140-150	0	0	0	0	0	150-160		
	Beschäftigte	7.500-8.600	0	0	0	0	0	0	0	0	12.000-13.000	0	0	0	0	0	0	14.000-15.000		
07. Offshoretechnologien (Oil & Gas)	Umsatz	61.000	0	0	0	0	0	0	0	0	102.000	0	0	0	0	0	0	116.000		
	Anzahl der Unternehmen	10-15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20-25	0	0	0	0	0	30-35		
	Beschäftigte	180	0	0	0	0	0	0	0	0	225	0	0	0	0	0	0	285		
08. Wasserbau/Küsteningenieurwesen	Umsatz	0	0	0	0	0	251.184	224.143	222.676	235.580	226.072	222.681	219.341	216.051	212.810	209.618	206.473	203.376		
	Anzahl der Unternehmen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Beschäftigte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.450	0	0	0	0	0	0	2.300-2.400		
09. Häfen	Umsatz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	300.000-350.000	0	0	0	0	0	0	350.000-400.000		
	Anzahl der Unternehmen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50-80	0	0	0	0	0	60-90		
	Beschäftigte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.000-3.500	0	0	0	0	0	0	3.500-4.000		
10. Aquakultur	Umsatz	10.000-12.000	0	0	0	0	0	0	0	0	20.000-25.000	0	0	0	0	0	0	25.000-30.000		
	Anzahl der Unternehmen	140	0	0	0	0	0	0	0	0	136	0	0	0	0	0	0	140-150		
	Beschäftigte	404	0	0	0	0	0	0	0	0	372	0	0	0	0	0	0	400-420		
11. Fischerei	Umsatz	0	33.132	39.332	42.232	38.310	37.950	49.835	43.612	45.805	48.441	47.067	46.832	46.365	46.133	45.902	45.673	45.444		
	Anzahl der Unternehmen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Beschäftigte	0	0	0	0	1.559	1.562	1.496	1.439	1.415	1.398	1.377	1.356	1.336	1.316	1.296	1.277	1.258		
12. Offshore Windenergie	Umsatz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.000-3.000	3.000-7.000	10.000-15.000	25.000-40.000	40.000-80.000	50.000-100.000	70.000-140.000	120.000-215.000		
	Anzahl der Unternehmen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20-30	0	0	0	0	0	80-100		
	Beschäftigte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	150-200	0	0	0	0	0	0	1.500-2.000		
13. Maritime Dienstleistungen	Umsatz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25.000-30.000	0	0	0	0	0	0	30.000-40.000		
	Anzahl der Unternehmen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	120-150	0	0	0	0	0	150-180		
	Beschäftigte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	300	0	0	0	0	0	0	350		
14. Hydrografische Vermessung	Umsatz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10.000-15.000	0	0	0	0	0	0	15.000-20.000		
	Anzahl der Unternehmen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8-10	0	0	0	0	0	10-12		
	Beschäftigte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20-30	0	0	0	0	0	0	30-40		
15. Ausbildung und Forschung	Umsatz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	110.000-120.000	0	0	0	0	0	0	115.000-120.000		
	Anzahl der Unternehmen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20-25	0	0	0	0	0	20-25		
	Beschäftigte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.100-1.200	0	0	0	0	0	0	1.100-1.200		
16. Maritimer Tourismus	Umsatz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	290.000-430.000	0	0	0	0	0	0	500.000-700.000		
	Anzahl der Unternehmen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	250-300	0	0	0	0	0	250-300		
	Beschäftigte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.500-2.000	0	0	0	0	0	0	2.000-2.500		
Gesamt (min)	Umsatz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.311.554	0	0	0	0	0	0	6.132.100		
	Anzahl der Unternehmen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.340	0	0	0	0	0	0	1.422		
	Beschäftigte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43.546	0	0	0	0	0	0	45.276		
Gesamt (max)	Umsatz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.532.554	0	0	0	0	0	0	6.517.100		
	Anzahl der Unternehmen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.492	0	0	0	0	0	0	1.592		
	Beschäftigte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	46.756	0	0	0	0	0	0	49.056		

Anmerkung: Alle Daten in 1.000 €

8 Anhang 2 – Marine Equipment Industry in Europe - The Size of the Industry - Statistical Analysis

Auszug aus der Studie “Competitiveness and Benchmarking in the Field of Marine Equipment”, durchgeführt für die Europäische Kommission, DG Enterprise 1999 von BALance Technology Consulting GmbH, Bremen, Deutschland

Estimation on the total size of the marine industry and some additional analysis has been made on the basis of available statistical information. The top-down (statistical) approach has been discussed taking into account existing studies and analysis from some national sources. Where necessary the project team has made appropriate assumptions and suitable inter- and extrapolations.

The main statistical datasources have been:

- Eurostat NEW CRONOS 1999 Database
 - SBS – Structural Business Statistics
 - COMPET Competitiveness Indicators
 - SME Small and Medium Sized Enterprises
- OECD STAN Database 1998
- Input/Output Tables from National Statistical Bodies

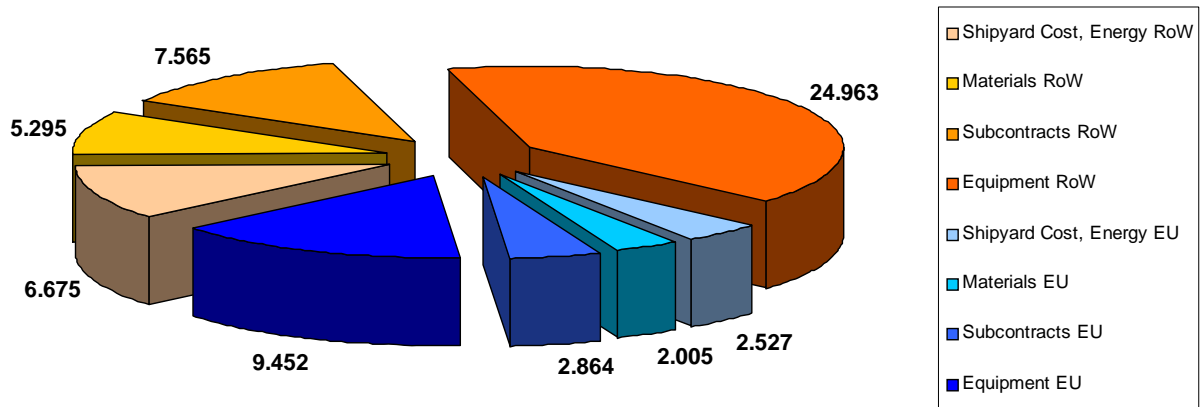
The official statistics provide data on the “Total Production Value” for “shipbuilding” containing shipnewbuilding, repair, naval shipbuilding, boatbuilding, offshore vessels and platforms, and ship scrapping. The statistics further provide a value for the “Value Added” by the shipyards. The difference between “Total Production Value” and “Value Added” provide us with the “Bought-in-Value”. This “Bought-in Value” must be further discussed in order to generate the national values of the Marine Supplies Markets. At first the value has been corrected for “Shipyard and Energy Cost” including e.g. fees for lease and rent, licenses, agents, transport cost etc. A further correction has been made for “Bought-in-Values” by other customers than shipyards. Whereas the newbuilding cost for ships, naval vessels and offshore platforms are contained in the statistical value given above, those for maintenance and repair directly performed by the marine equipment industry and the shipping and offshore companies themselves are not covered. Therefore a correction has been made for direct “Bought-in-Values” of Shipping Companies and carefully also for Offshore Companies. A further correction for the direct purchases by the Navy would be necessary, but appropriate data has not been found on a European level to date. Since these figures would increase the total size of the market, but are relatively small in effect, this takes the analysis to the conservative side.

By applying this approach on a global scale to define the total size of the marine equipment market appropriate data has been found for the OECD countries. A correction has been made for the rest of the world by increasing the “Total Production Value” by the percentage of shipnewbuilding performed in the rest of the world.

According to this basic evaluation, the size of the world market for marine supplies is estimated to be 61 billion Euros. This contains ~45 billion Euro “bought-in-value” from shipyards and corrections of ~ 8 billion Euros each for the shipping sector and the offshore sector. Both corrections are considered to be conservative. The major demands split into Engines and Mechanical Engineering (~26%), Subcontracting (~20%), Electrical Engineering and Electronics (~18%) and Steel Products (~15%) (Figure 1.6). Estimation on the national distribution of the world market for marine supplies is shown in figure 1.7.

Compared with the world wide distribution of the market for merchant shipbuilding it can be clearly seen that other major markets are also included in this analysis. The very high market values of the USA, Norway and UK are predominantly caused by navy and offshore markets. In spite of this Japan, Korea and Germany are dominated by merchant shipbuilding. However, since many companies offer products for all three dominant markets this overall estimation of the world market provides a fair idea on the size. The market analysis carried out for merchant shipbuilding in module 2 of the study will show that the respective share of the total market is ~30%.

World Market Marine Supplies (1998) ~61 Billion Euro



Source: Eurostat New Cronos 1999, OECD, Balance Calculations

Figure 1.6: World Market for Marine Supplies by Sector

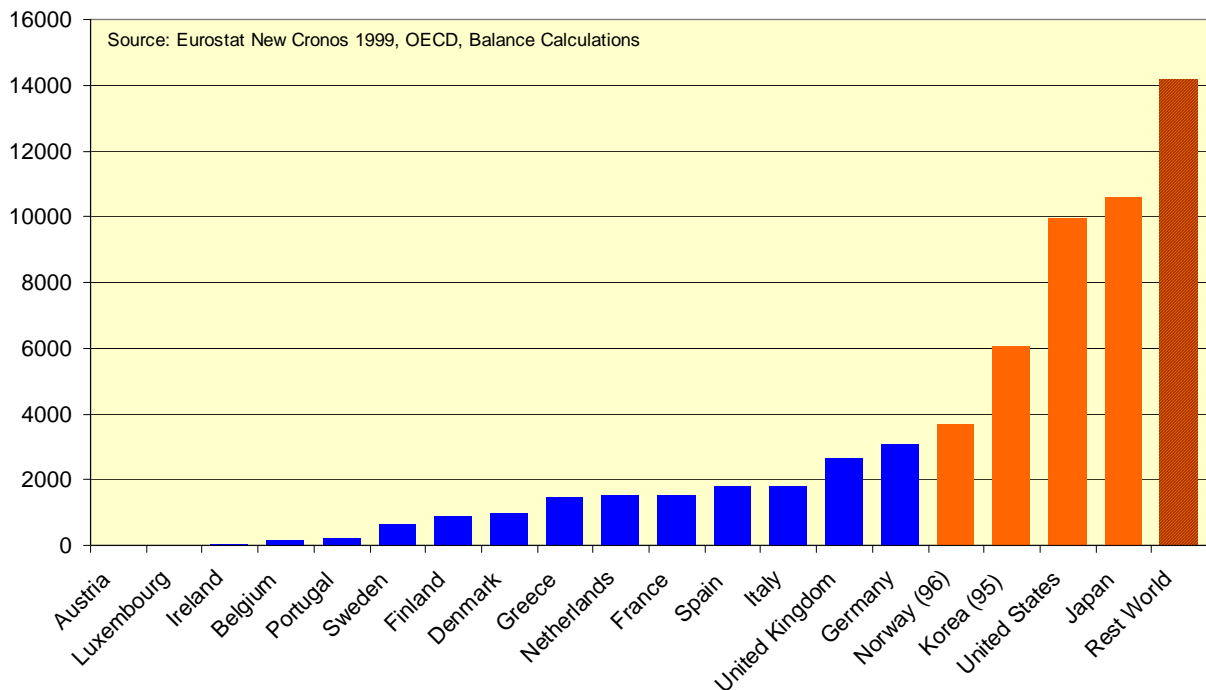


Figure 1.7: National Distribution of the World Market for Marine Supplies [Mio Euro]

National Portfolios

The value of the domestic markets for marine supplies does not necessarily represent the size of the marine supplies industry in the respective countries. For this the figures have been further discussed by means of import/export analysis for the individual countries. Respective information has been taken from the statistical import/export ratios becoming available from Eurostat or national statistical offices. Further information was taken from national studies performed for some of the EU Member States. Altogether this led to the development of so called “national portfolios” (figure 1.8). The national portfolios for the EU Member States and Norway are enclosed in Annex 2. In addition to the evaluation of the total production value of the marine supply industry in the individual Member States the National Portfolios contain estimates on the number of persons employed by the industry and the number of enterprises working in the field of marine supplying. Both calculations have been performed by using statistical figures available from Eurostat for the average turnover/employee and the average number of employees per enterprise. It has been assumed that on average companies are having a 30% share of marine related production value. All calculations distinguish between the following 8 categories of marine supplies:

- Subcontracts
- Material – Steel and Non-Ferro Materials
- Material – Coatings
- Goods – Steel Products
- Goods – Engines
- Goods – Mechanical Engineering
- Goods – Electrical Engineering, Electronics
- Goods - Others

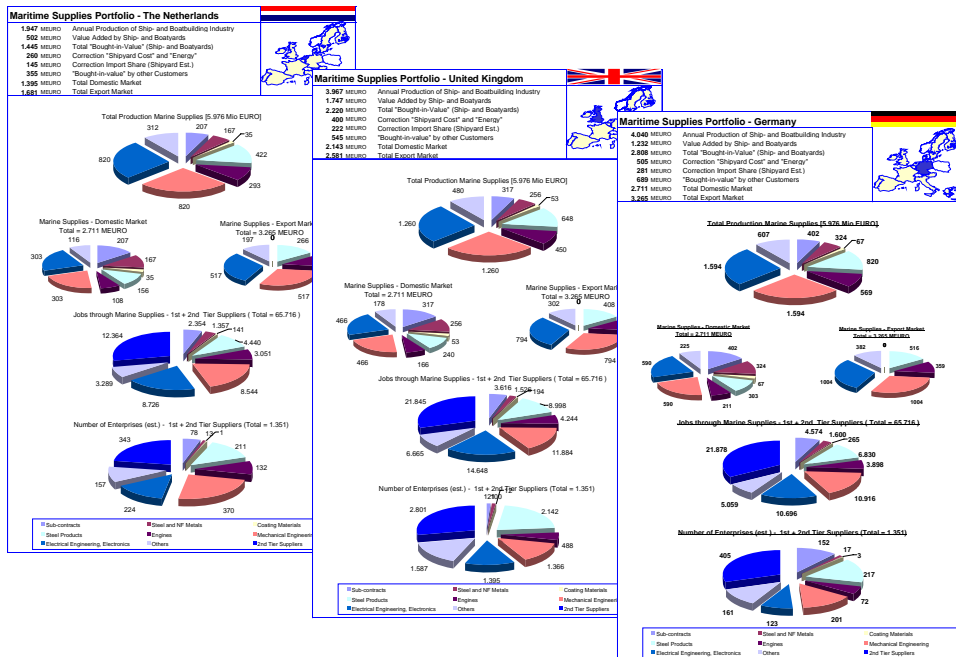


Figure 1.8: National Portfolios (see Annex 2)

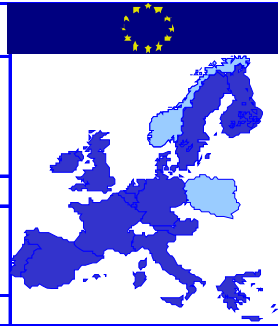
It must be noted that due to the given variances of statistical calculations, the accuracy for the National Portfolios is most likely better for those countries with bigger production values

than for those which have marginal production values, e.g. Austria, Luxembourg, Ireland. Further variances may occur through corrections for other markets than the purchasing market of shipyards. Corrections have been made for purchasings by shipping companies and offshore companies directly, which are not include in production values of the shipyards. Further corrections would have been necessary for direct purchasings of the Navy, but could not be performed due to a lack of data. However, this takes the calculation to the safe side.

European Aggregation

The results of the national statistical analysis have been aggregated to an overall European (EU 15) Portfolio (figure 1.9, see also Annex 2). According to this the overall size of the industry is ~19,2 billion Euro per annum. The major shares is taken by the production value for Mechanical Engineering including Engines (26%), closely followed by Subcontracting (20%) and Electrical engineering/electronics (18%) and Steel Products (~15%). The trade balance for Europe is estimated to be ~4,5 billion Euro representing ~25% of the total production value.

Maritime Supplies Portfolio - Europe



13.776 MEURO	Total Domestic "Bought-in-Value" (Ship- and Boatyards)
2.162 MEURO	Correction "Shipyard Cost" and "Energy"
2.533 MEURO	Correction Direct Domestic Shipping Purchases (+)
542 MEURO	Correction Direct Domestic Offshore Purchases (+)
14.689 MEURO	Total Domestic Market
4.363 MEURO	Correction Import Share (-)
10.326 MEURO	Domestic Market - Share of National Suppliers
8.907 MEURO	Export Production of National Suppliers
19.233 MEURO	Total Marine Supplier Production

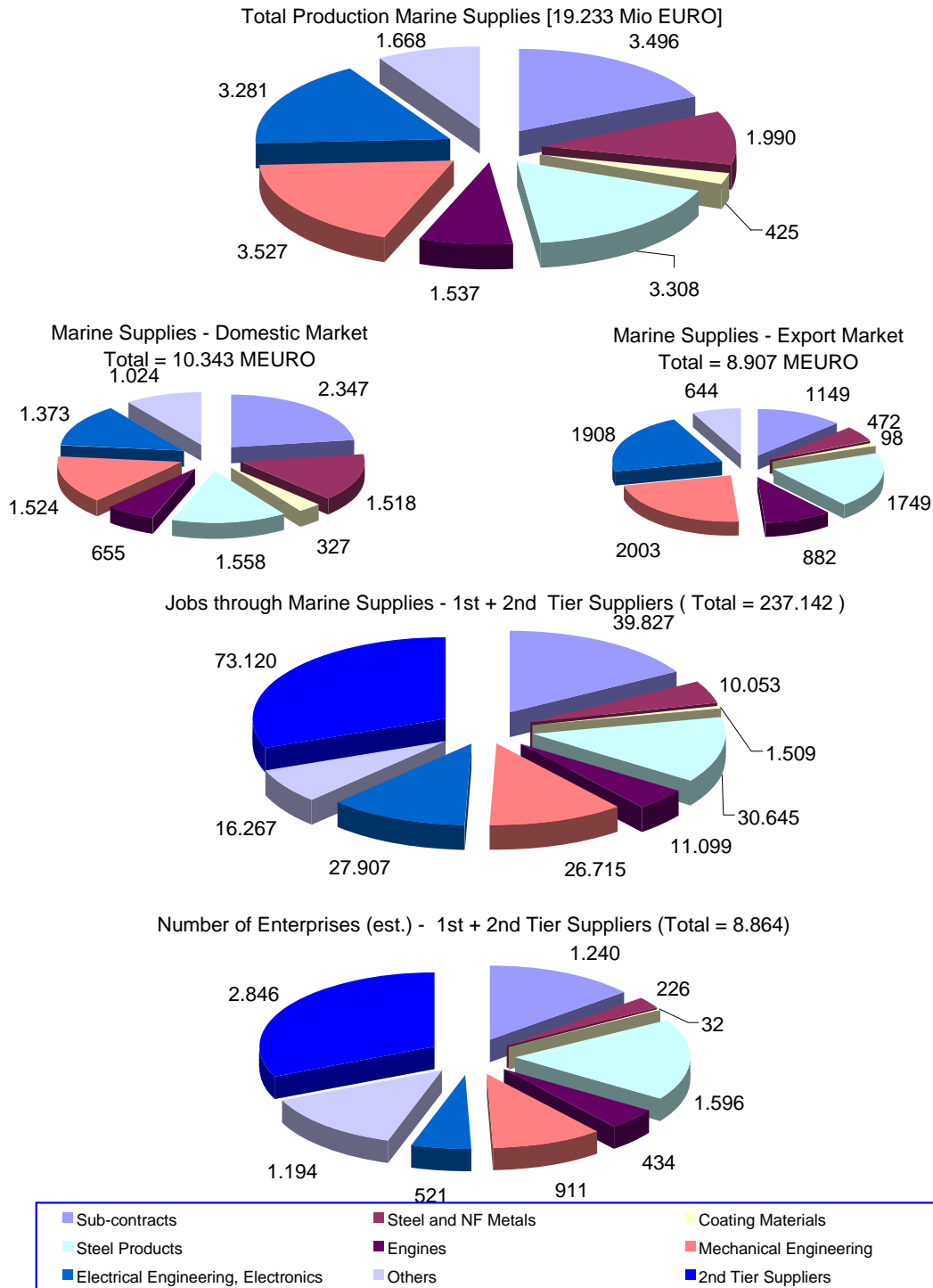


Figure 1.9: Aggregated European Portfolio

Taking into account the 1st and 2nd tier suppliers it is estimated that the industry employs about 240.000 persons in more than 9.000 companies. This includes some very small companies with a 100% coverage of marine products and some very large companies with a minor share in marine products. Some further analyses on the distribution of these overall figures over the Member States are presented in figures 1.10 to 1.13.

Total production

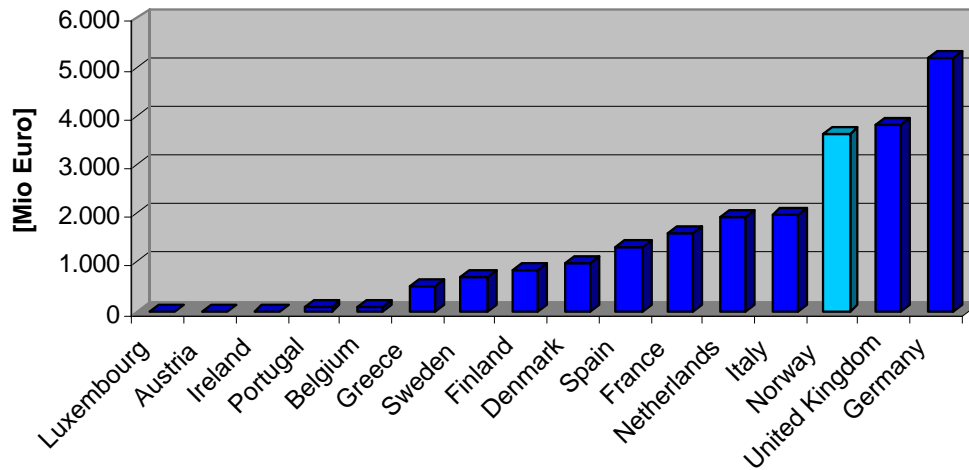


Figure 1.10

Export Market

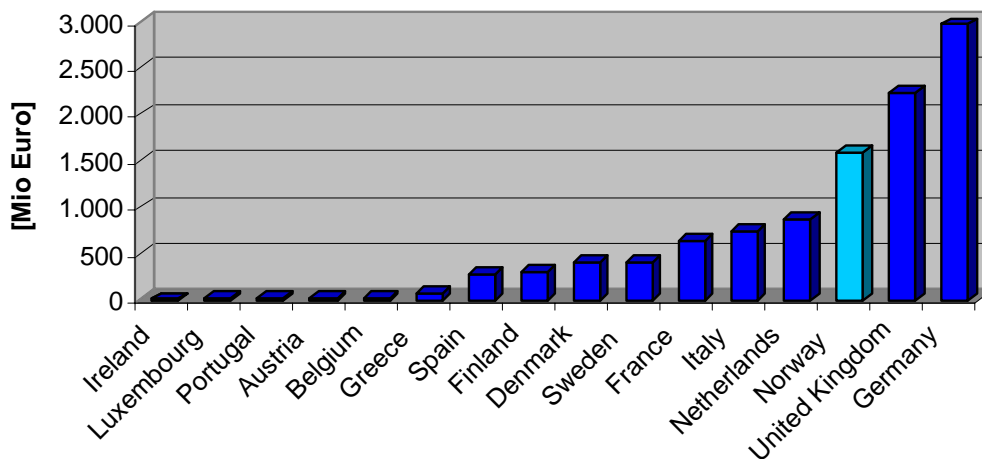


Figure 1.11

Persons Employed

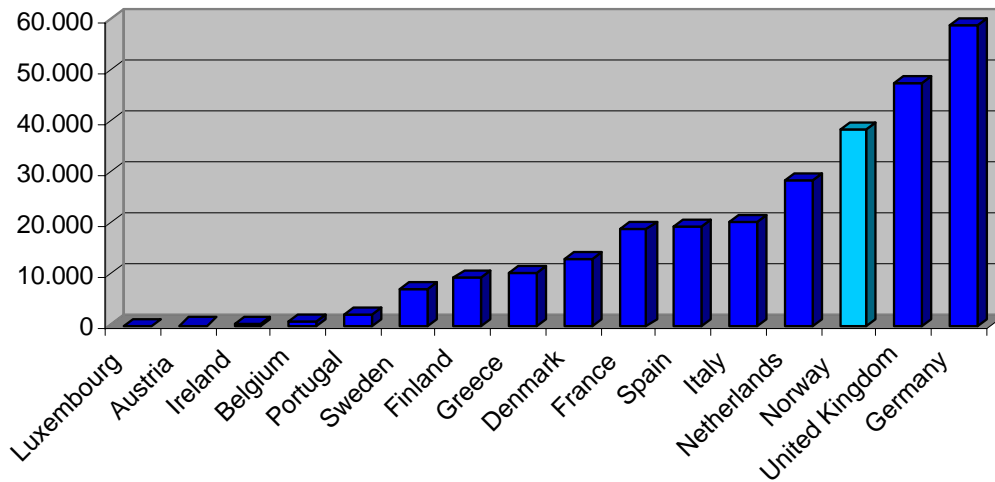


Figure 1.12

Number of Enterprises

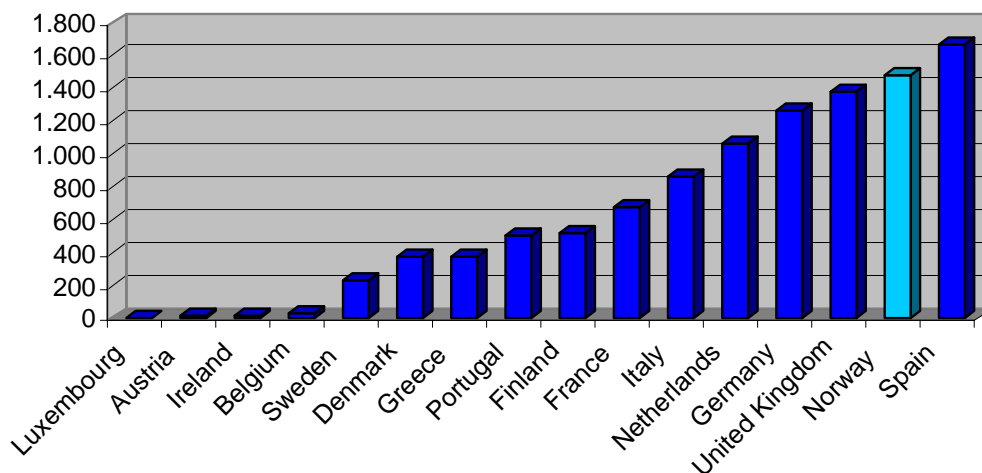


Figure 1.13

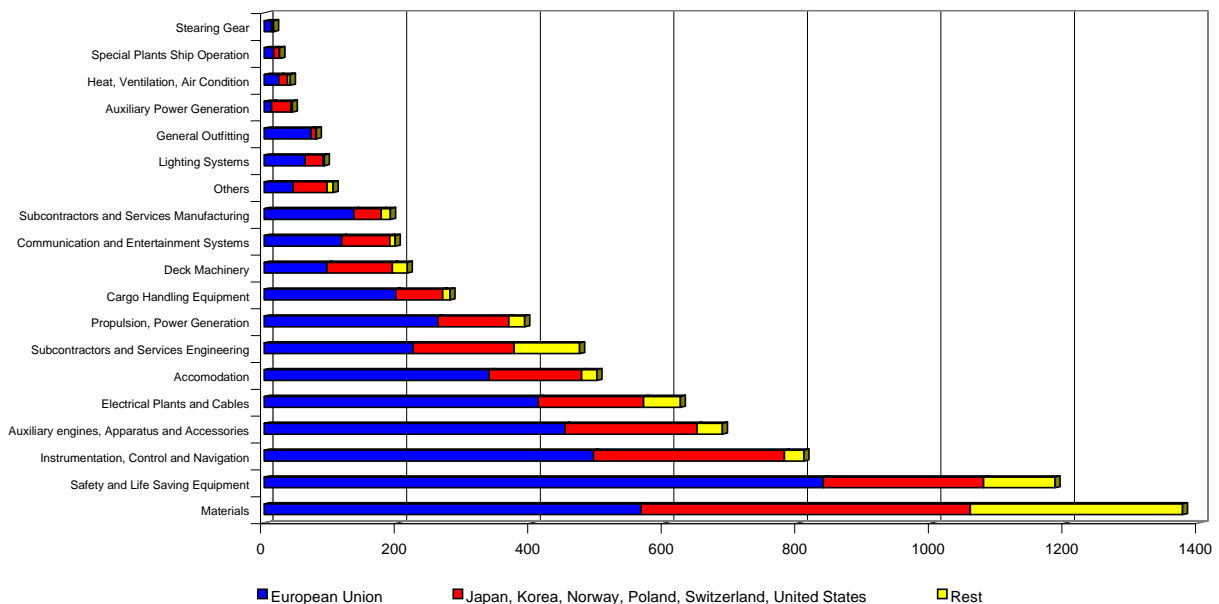
Additional Bottom-Up Analysis and Data Verification

To learn more about the industry and as a benchmark for these statistically derived figures the project team has performed some bottom-up analysis. The basis for this was the information available from the associations, classification societies and other public sources, e.g. catalogues and databases from fairs and conferences. The process of collecting and verifying data of this nature is very time consuming and it is difficult to keep the overall data consistent. However, from the analysis made on this basis, the project team is convinced that the statistical analysis has some significance which can be accepted within some variance of tolerance. Some specific results from the bottom-up analysis are explained in the following.

A total of 10.200 companies of which 6.400 belong to EU 15 have been identified through the available information sources. Taking into account that these companies represent basically the manufacturers the estimated overall figure of ~10.000 companies seems to be not unre-

alistic. Most of the small companies, which are involved in subcontracting, mechanical engineering and steel products manufacturing and which are located in the direct environment of shipyard cannot be identified this way. Further, a high number of trading companies without manufacturing functions but possibly engineering functions must be considered in the context. So far about 7.300 companies could be assigned to the product structure as explained above. As a result from the analysis of all companies, the highest numbers belong to the categories “materials” (~1.400 companies) and “safety/life saving equipment” (~1.200 companies). This is followed by the three groups “instrumentation and navigation”, “auxiliary engines and equipment”, “electrical plants”, with 600-800 companies each. Another triple block with in average 400 companies each contain “accommodation”, “subcontractors for engineering services” and “propulsion systems”. The rest is distributed over the other 11 groups (compare figure 1.14).

European Union share in the Marine Equipment Industry - Number of enterprises



Data Source: 7302 enterprises from various classificatins society, marine equipment association and trade fair publications and catalogues

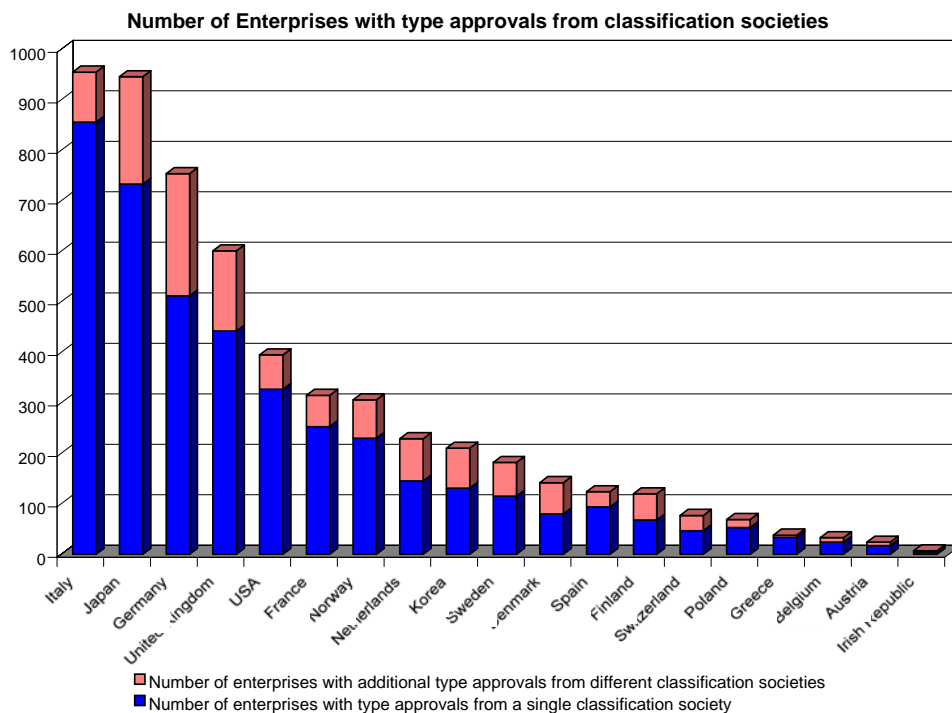
Figure 1.14

The analysis has been continued especially in the field of type approvals since the information available from the classification industry is quite comprehensive and accurate. After analysing data from seven major classification societies the number of assignments of companies with type approvals to classification societies per country has been identified (figure 1.15). It comes as a surprise to find Italy and the USA with such high figures in the ranking. As a clarification it seems logical that Italy has so many companies with type approvals because typically many small companies are in the business. The high number of companies from the USA can be explained because of a high number of companies registered in the Japanese classification society and of course are having type approvals from ABS.

Another astonishing finding is the relative low number of secondary type approvals from other classification societies. Far less than 20% of the companies have a secondary type approval for their products. A few others like Japanese, German and British companies have

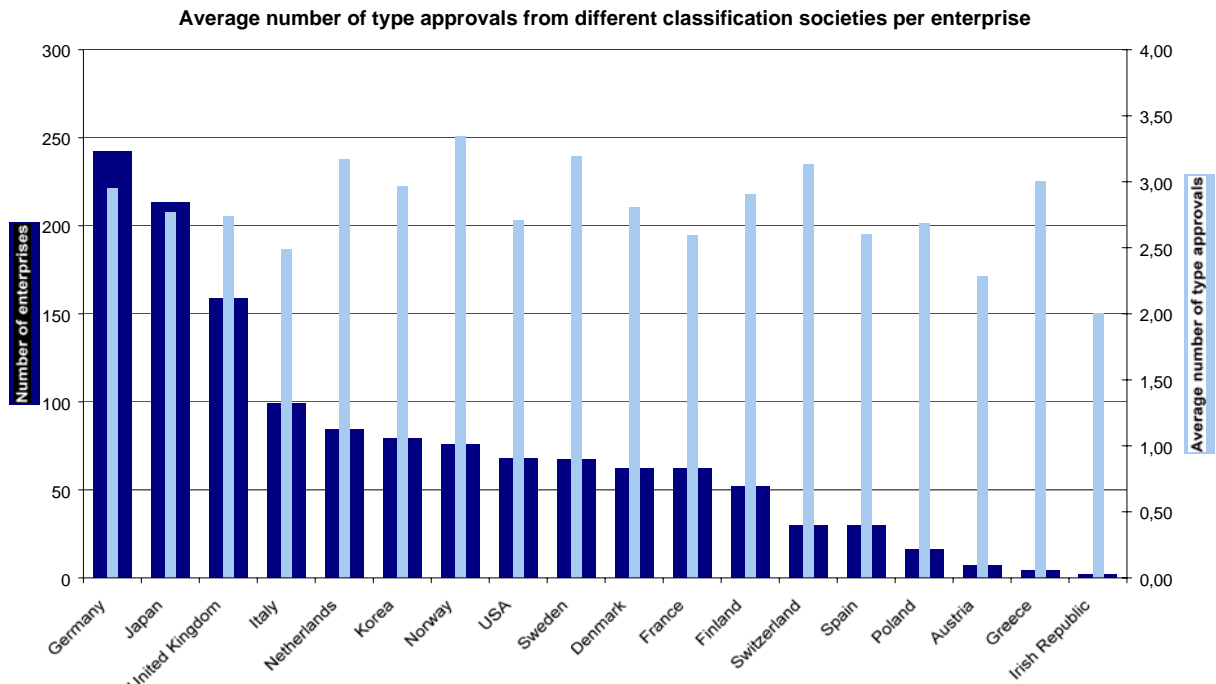
higher shares. However, those who have type approvals from more than one classification society have an average of 2,5 (figure 1.16).

The project team was assuming that there is a correlation between the number of secondary (or higher) type approvals and the overall export values, which have been calculated before and are contained in the National Portfolios. A respective regression analysis has been performed which confirms the assumption with an astonishing degree of significance (figure 1.17). It can be said that there is a direct correlation between the number of type approvals with international classification societies and the export volume of the industry.



Data Source: 6344 enterprises extracted from several classification society publications (including ABS, BV, ClassNK, DNV, GL, LR, RINA)

Figure 1.15



Data Source: 6344 enterprises extracted from several classification society publications (including ABS, BV, ClassNK, DNV, GL, LR, RINA)

Figure 1.16

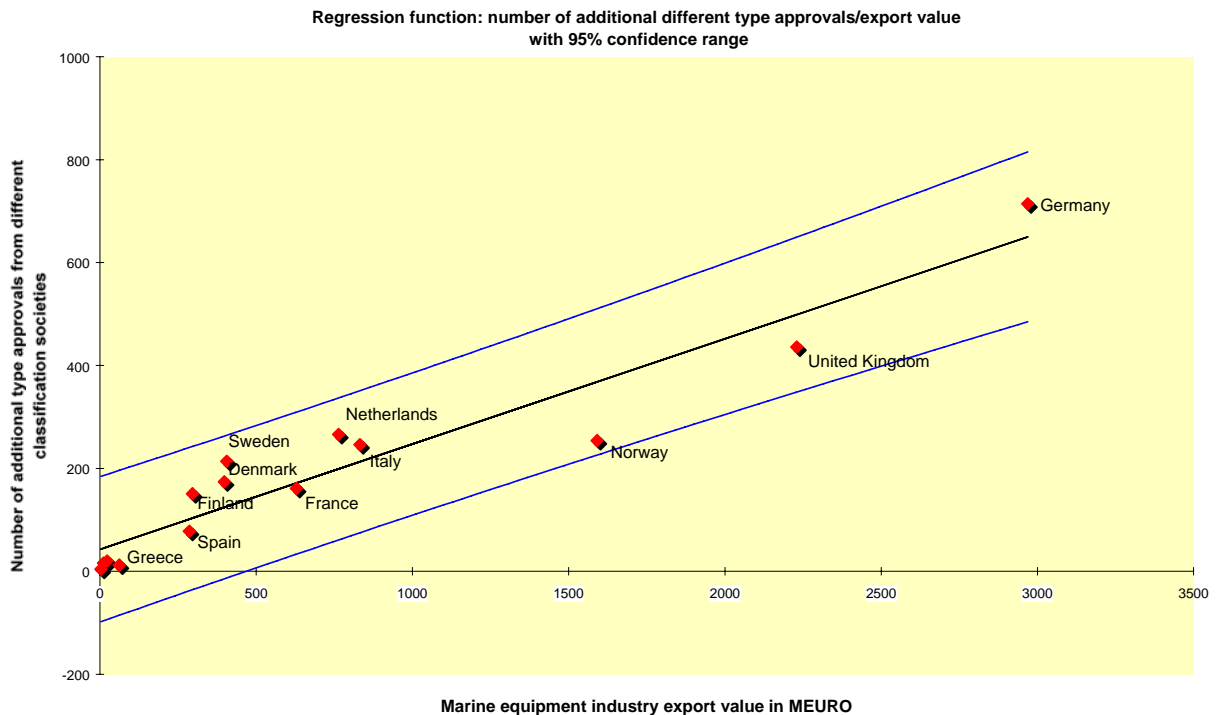


Figure 1.17: Regression Analysis “Export Value to Type Approval Significance”

A final evaluation on the identified companies has been made on the geographical distribution. This has been done on the basis of the company listings available from the associations and public databases a preliminary analysis of the major locations of the marine equipment industry has been performed. This analysis has been made on the basis of the telephone area codes. After all the result is not very surprising since the major concentrations of the industry are around the major shipbuilding places in Europe or in the main industrial centres. However, there maybe a difference if we would not assign the number of companies, but the size respectively the production values of the companies. Most likely the biggest number of companies will be close to the shipbuilding places, In spite of that the companies with higher turnovers may be located in the industrial centres of the individual Member States. Figure 1.18 gives a rough impression on the distribution of the marine equipment industry in Europe.

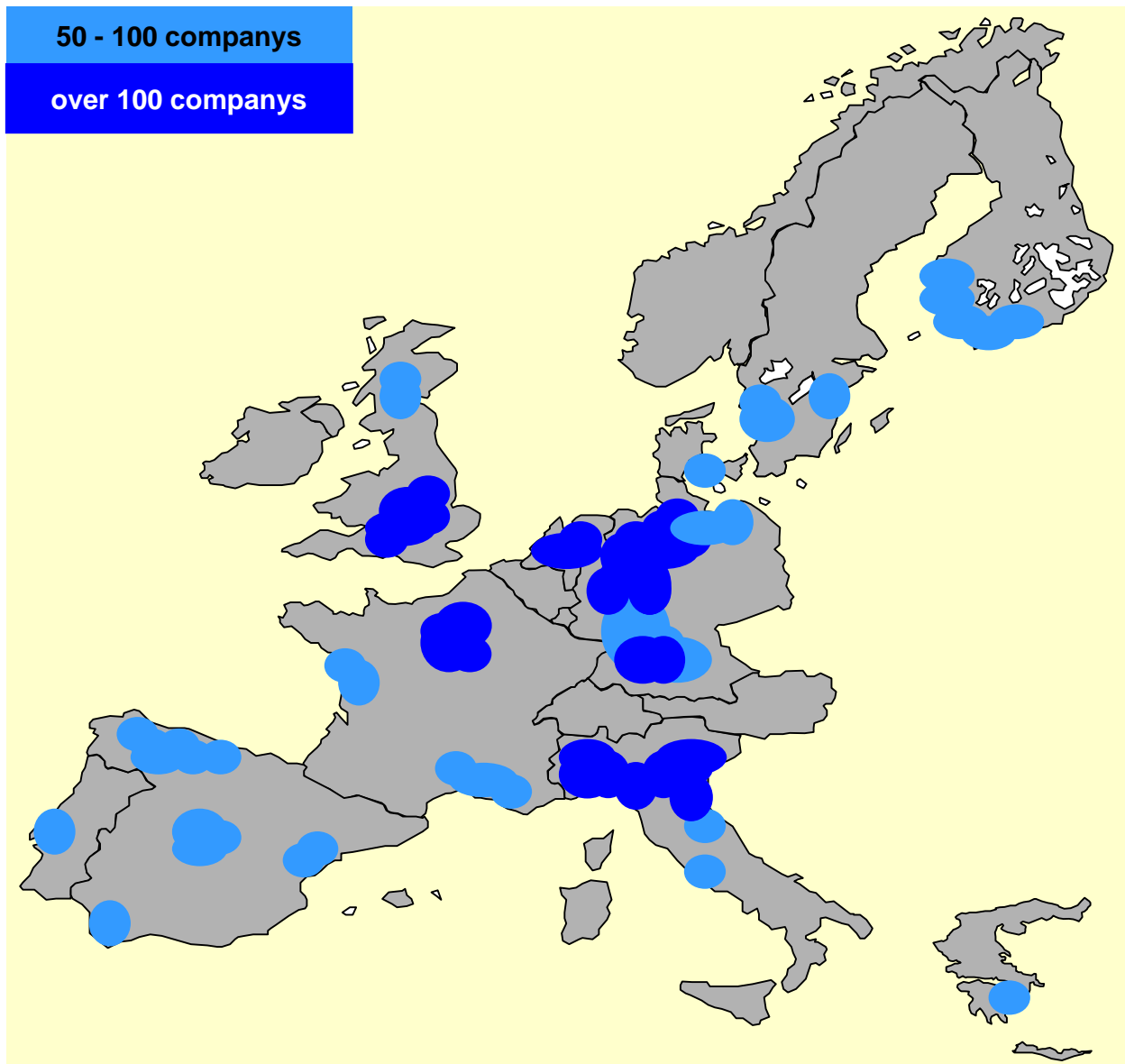
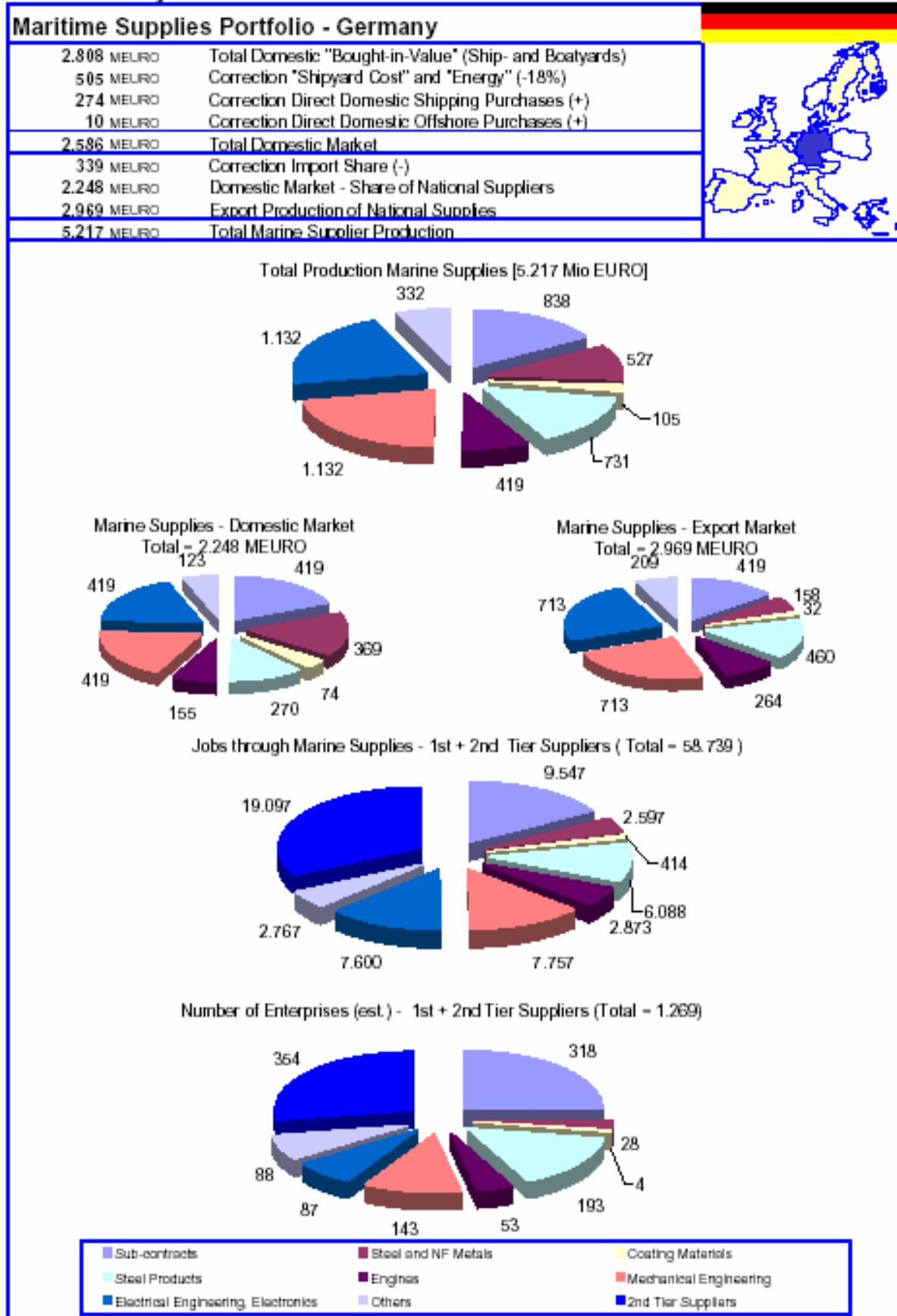


Figure 1.18: Geographical distribution of marine supply companies

8 Germany



9 Anhang 3 - Statistische Daten zu Hafenwirtschaft in Schleswig-Holstein

Seegüterumschlag der wichtigsten Häfen in Schleswig-Holstein												
	(in 1.000 t gerundet)											
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Brunsbüttel	7.910	7.318	7.489	7.736	7.449	7.807	7.312	7.713	7.710	8.171	7.171	6.895
Flensburg	624	507	509	465	574	558	527	507	646	472	565	523
Husum	458	452	487	426	424	431	407	387	367	330	357	326
Kiel	2.523	2.603	3.282	3.692	3.628	2.947	2.695	3.277	3.350	3.200	3.050	2.986
Lübeck	12.482	13.917	14.381	15.047	16.847	17.443	17.542	17.954	17.044	17.020	17.786	19.168
Puttgarden	6.519	7.036	7.427	8.881	5.795	3.869	3.814	3.453	3.362	3.283	3.375	3.574
Rendsburg	519	578	545	508	453	435	407	269	219	253	335	322
Wedel-Schulau	391	774	606	596	453	323		730	944	707	702	775
Sonstige	1.224	1.204	1.164	1.170	1.089	1.156	1.660	1.184	1.181	1.029	1.050	1.012
Nettoumschlag gesamt	32.649	34.390	35.889	38.520	36.711	34.967	34.364	35.474	34.823	34.465	34.391	35.581,0
Anteil Schleswig-Holstein				19	17	16	16	15	14	14	13,6	
Eigengewichte der Ladung		15.792	16.004	16.025	15.316	14.061			11.383	11.616	12.657,5	12.521
Bruttoumschlag gesamt		50.182	51.893	54.545	52.027	49.028			46.206	46.081	47.048	48.102
Deutschland gesamt				206.013	213.318	217.388	221.574	239.622	243.019	243.177	252.662	116,2
Quellen:												
Statistischer Bericht H II -j/ S "Die Seeschifffahrt in Schleswig-Holstein", Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein Jahresberichte des Zentralverbandes Deutscher Seehafenbetriebe (ZDS), Hamburg												

Passagierverkehr der wichtigsten Häfen in Schleswig-Holstein												
(in 1.000 gerundet, Ein- und Ausgestiegene Fahrgäste)												
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Dagebüll									1.579,0	1.575,3	1.557,1	1.484,6
Flensburg									772,4	1.238,6	227,8	
Helgoland									595,9	647,2	508,6	490,1
Kiel									1.050,5	1.152,4	1.211,7	1.224,9
List/Sylt									573,3	550,4	573,8	536,3
Lübeck									415,5	353,8	375,2	315,2
Nordstrand									532,7	490,9	491,0	406,3
Pellworm									284,4	318,7	299,7	307,2
Puttgarden									5.983,9	6.591,9	6.422,5	6.741,1
Wittdün/Amrum									836,0	766,1	824,5	
Wyk/Föhr									1.397,1	1.390,1	1.364,2	1.307,8
Sonstige									1.048,7	1.194,4	1.086,4	1.935,5
Schleswig-Holstein gesamt									15.069,4	16.269,8	14.942,5	14.749,0
Quelle:												
Statistischer Bericht H II -j/ S "Die Seeschifffahrt in Schleswig-Holstein", Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein												