



MITTELSTAND
GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU

Schifffahrt und Schiffbau: Technologien für Umweltschutz und maritime Digitalisierung

Mit Fokus auf Louisiana und Mississippi
Zielmarktanalyse 2023



Durchführer



German American
Chambers of Commerce
Deutsch-Amerikanische
Handelskammern

IMPRESSUM

Herausgeber

German American Chamber of Commerce of the Southern US, Inc.
AHK USA-Süd
271 17th Street, NW, Suite 1750
Atlanta, GA 30363
Telefon: +1 404 586 6800
Fax: +1 404 586 6820
E-Mail: info@gaccsouth.com

Text und Redaktion

AHK USA-Süd

Stand

Mai 2023

Bildnachweis

<https://www.pexels.com/photo/bateau-en-reparation-12583030/>

Gestaltung und Produktion

AHK USA-Süd

Bildnachweis

©PEXELS

Die Studie wurde im Rahmen des Markterschließungsprogramms für das Projekt „Geschäftsanhahnung für deutsche Unternehmen aus dem Bereich Schifffahrt und Schiffbau: Technologien für Umweltschutz und maritime Digitalisierung mit Fokus auf Louisiana und Mississippi“ erstellt. Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Die Zielmarktanalyse steht der Germany Trade & Invest GmbH sowie geeigneten Dritten zur unentgeltlichen Verwertung zur Verfügung. Sämtliche Inhalte wurden mit größtmöglicher Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Für Schäden materieller oder immaterieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen unmittelbar oder mittelbar verursacht werden, haftet der Herausgeber nicht, sofern ihm nicht nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden zur Last gelegt werden kann.

Mit der Durchführung dieses Projekts im Rahmen des Bundesförderprogramms Mittelstand Global/ Markterschließungsprogramm beauftragt:



Das Markterschließungsprogramm für kleine und mittlere Unternehmen ist ein Förderprogramm des:



Inhaltsverzeichnis

I.	Abkürzungsverzeichnis	4
II.	Abbildungen	7
III.	Tabellen	7
1	Executive Summary	8
2	Länderprofil und Zielmarkt	9
2.1	Politischer Hintergrund.....	9
2.1.1	Das präsidentiale, föderale Regierungssystem.....	9
2.2	Wirtschaft, Struktur und Entwicklung.....	12
2.3	Wirtschaftliche Beziehungen zu Deutschland.....	13
2.4	Staatenprofil Louisiana.....	14
2.5	Staatenprofil Mississippi.....	15
3	Der Markt für Schifffahrt und Schiffbau mit dem Schwerpunkt Technologien für Klima- und Umweltschutz sowie maritime Digitalisierung (Louisiana und Mississippi)	16
3.1	Allgemeiner Überblick: Marktstruktur, Segmente, wichtige Kennzahlen.....	16
3.1.1	Der Markt für Schifffahrt und Schiffbau in Louisiana.....	22
3.1.2	Der Markt für Schifffahrt und Schiffbau Markt in Mississippi.....	23
3.2	Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele.....	24
3.2.1	Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele der USA.....	24
3.2.2	Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele in Louisiana.....	27
3.2.3	Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele in Mississippi.....	29
3.3	Informationen zur Wettbewerbssituation.....	31
3.4	Marktpotenziale und Marktchancen.....	32
3.5	SWOT-Analyse zum Markteintritt.....	33
4	Politische und rechtliche Rahmenbedingungen	34
4.1	Rechtliche Regelungen zur Einfuhr.....	34
4.2	Zertifizierungen und Zulassungsverfahren.....	35
4.3	Zollrichtlinien und Einfuhr.....	36
4.4	Steuergesetze.....	37
4.5	Produkthaftung.....	38
4.6	Wichtige Gesetze für den Schiffbau und die Schifffahrt.....	38
5	Technische und logistische Voraussetzungen und Verfahren	40
5.1	Louisiana.....	41
5.2	Mississippi.....	44
6	Markteintritt für deutsche Unternehmen	46
6.1	Markteinstiegs- und Vertriebsinformationen.....	46
6.2	Marktbarrieren und Hemmnisse.....	50
6.3	Hinweise zu Finanzierungsmöglichkeiten.....	52
6.4	Handlungsempfehlungen für deutsche Unternehmen.....	52

7	Profile der Marktakteure.....	54
7.1	Ministerien, Behörden und Verbände	54
7.2	Werften & Docks	55
7.3	Häfen.....	57
7.4	Forschungseinrichtungen & Universitäten.....	58
7.5	Rechtsanwälte, Unternehmensberater, Steuerberater	58
8	Schlussbetrachtungen	59
9	Quellenverzeichnis.....	60
10	Interviewpartner	64
11	Anhang	65
11.1	Anhang I – Aufgabenverteilung der lokalen, staatlichen und regionalen Regierungen	65
11.2	Anhang II – Wettbewerbssituation.....	66
11.2.1	Louisiana	66
11.2.2	Mississippi.....	67
11.3	Anhang III – Übersicht Gesetze im Schiffbau und der Schifffahrt	69

I. Abkürzungsverzeichnis

ACS	Automated Commercial Systems
ADA	Americans with Disabilities Act
AHK	Auslandshandelskammer
AI	Artificial Intelligence
AMHP	Americas Marine Highway Program
AR	Augmented Reality
APL(S)	Auxiliary Personnel Lighter-Small
BAA	Buy American Act
BGB	Bundesgesetzbuch
BIS	Bureau of Industry and Security
Bio.	Billionen
BIP	Bundesinlandsprodukt
bzw.	beziehungsweise
CARES	Corona Aid, Relief, and Economic Security
CBP	Customs and Border Protection Agency
CFR	Code of Federal Regulations
CISA	Cybersecurity and Infrastructure Security Agency
COC	Certification of Conformity
COD	Certification of Documentation
CPSC	Consumer Produkt Safety Commission
CRM	Customer-Relationship-Management
CROSS	Customs Ruling Online Search System
DHS	Department of Homeland Security
DFW	Dallas Fort-Worth International Airport
DoD	Department of Defense
DOTD	Department of Transportation and Development
DUNS	Data Universal Number System Nummer
D.C.	District of Columbia
DOT	Department of Transportation

DWT	Deadweight Tones
EDO	Economic Development Organization
EIN	Employer Identification Number
EO/IR	Electro-optical/infrared
EPA	Environmental Protection Agency
evtl.	eventuell
EZP	Texas Enterprise Zone Program
FAST	Fixing America's Surface Transportation Act
FCC	Federal Communications Commission
FDA	Food and Drug Administration
FDM	Fused Deposition Modeling
FFDCA	Federal Food, Drug and Cosmetic Acts
FDI	Foreign Direct Investments
FMVSS	Federal Motor Vehicle Safety Standards
FSS	Freight Shuttle System
GABO	German American Business Outlook
GACC South	German American Chamber of Commerce of the Southern US, Inc.
Ggf.	gegebenenfalls
GLS	Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation
GP	General Partnership
GSA	General Service Administration
GT	Gross Tones
GTAI	German Trade and Invest
GW	Gigawatt
HTS	Harmonisierten Zolltarifs
IAH	George Bush Intercontinental Airport Houston
i. d. R.	In der Regel
IJA	Infrastructure Investment & Jobs Act
IRA	Inflation Reduction Act
IRM	Inspection, Repair, and Maintenance
IRS	Internal Revenue Service
IMD	International Institute for Management Development
IMF	International Monetary Fund
Insb.	insbesondere
IoT	Internet of Things
ISO	Internationale Organisation für Normung
Jr.	Junior
KCS	Kansas City Southern
km	Kilometer
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
LLC	Limited Liability Company
LLP	Limited Liability Partnership
LNG	Liquid Natural Gas
LP	Limited Partnership
MARAD	Maritime Administration
MDA	Mississippi Development Authority
MITGAS	Maritime Institute of Technology and Graduate Studies
Mio.	Millionen
META	Maritime Environmental & Technical Assistance Program
Mrd.	Milliarden
MSET	Mississippi Enterprise for Technology
MSP	Maritime Security Program
NAICS	North American Industry Classification System

NCAGE	Nato Commercial and Government Entity Nummer
NCBFAA	National Customs Brokers and Freight Forwarders Association of America
NOAA	National Oceanic and Atmospheric Administration
NSD	National Security Directive
n. C.	Nach Christus
NDAA	National Defense Authorization Act
OSHA	Occupational Safety and Health Administration
PAE	PacificArchitects and Engineers
PDSBI	Product and Small Business Incubator Fund
PET	Positronen-Emissions-Tomographie
PhD	Wissenschaftlicher Doktorgrad
PIDP	Port Infrastructure Development Program
PSC	Polar Security Cutter
Q. (#)	Quartal
RFP	Request for Proposal
ROV	Remotely operated vehicles
Sales Rep	Sales Representatives
SAM	System for Award Management
SCA	Shipbuilder Council of America
SLA	Stereolithography
SLS	Selective Laser Sintering
SMA	State Maritime Academics
SMART Grant	Strengthening Mobility and Revolutionizing Transportation Grant
SOC	Standard Occupational Classification
SSN	Social Security Number
SURF	Subsea umbilical's, risers, and cables
SWOT	Strength, Weakness, Opportunity and Threat
S.	Seite
St.	Sankt/ Saint
TEC	Transatlantic Economic Council
TEU	Twenty-Foot Equivalent Units
TOS	Terminal Operating System
TxDoT	Texas Department of Transportation
UP	Union Pacific Railroad Company
USP	Unique Selling Point
US	United States
USA	United States of America
USAF	U.S. Air Force
USCG	US Coast Guard
USD	Währung US-Dollar
USITC	United States International Trade Commission
USM	University of Southern Mississippi
USTR	United States Trade Representative
u.a.	Unter Anderem
u.U.	Unter Umständen
UMS	Unmanned Maritime System
Vgl.	Vergleiche
VR	Virtual Reality
WiFi	Wireless fidelity
WRRDA	Water Resources Reform and Development
z. B.	Zum Beispiel
ZESM	Zero-Emission Shipping Mission
1 Feet	0.30 Meter

1 lbs	0.45 Kilogramm
1 Meile	1.60 Kilometer
1 Short Ton	907.2 Kilogramm

II. Abbildungen

Abbildung 1 Die drei Gewalten der US-Regierung.....	9
Abbildung 2 Kommerzielle vs. staatliche Einnahmen in der Schiffbauindustrie im Jahr 2019.....	17
Abbildung 3 Schiffbau in den USA nach Staat.....	18
Abbildung 4 Anzahl der aktiven Werften pro Staat.....	19
Abbildung 5 Warenumschat der 25 größten Häfen der USA in Tonnen im Jahr 2020.....	20
Abbildung 6 Größe der U.S. Handelsflotte.....	21
Abbildung 7 Anzahl der Werften in Louisiana nach Typ.....	22
Abbildung 8 Anzahl der Werften in Mississippi nach Typ.....	23
Abbildung 9 Die 6 Hauptziele des DoT.....	24
Abbildung 10 Terminal Full Buildout Draft.....	28
Abbildung 11 Funding by Project Type in USD.....	29
Abbildung 12 Übersicht Wettbewerbssituation.....	31
Abbildung 13 SWOT Analyse Schiffbau- und Schifffahrtmarkt in Louisiana und Mississippi.....	33
Abbildung 14 Importprozess in die USA.....	34
Abbildung 15 Häfen (blau) und Flughäfen (gelb) in Louisiana und Mississippi.....	40
Abbildung 16 Karte Louisiana.....	41
Abbildung 17 Übersicht der Häfen in Louisiana.....	42
Abbildung 18 Karte Mississippi.....	44
Abbildung 19 Übersicht Häfen Mississippi.....	45

III. Tabellen

Tabelle 1 Quick Facts USA.....	12
Tabelle 2 Übersicht der wichtigsten NAICS Codes.....	16
Tabelle 3 Auslieferungszahlen von U.S. Werften nach Typ.....	17
Tabelle 4 Zusammensetzung der U.S. Handelsflotte.....	22
Tabelle 5 Verfügbare Fördermittel für MARAD Programme laut MARAD Reauthorization Act.....	25
Tabelle 6 Beispiele Produktzertifizierungen.....	35
Tabelle 7 Steuern in Louisiana und Mississippi.....	37
Tabelle 8 Corporate Income Tax Louisiana.....	37
Tabelle 9 Corporate Income Tax Mississippi.....	37
Tabelle 10 Rechtsformen in den USA.....	50

1 Executive Summary

Die Vereinigten Staaten sind die größte Volkswirtschaft der Welt und erwirtschafteten im Jahr 2022 ein BIP in Höhe von 25,4 Billionen USD. Auch die gesamtwirtschaftliche Lage in den USA ist gut: Die USA sind der größte Binnenmarkt weltweit, Dank des Inflation Reduction Act sinkt die Inflation und das Wirtschaftswachstum ist positiv. Darüber hinaus sinken die Arbeitslosenzahlen und die Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitnehmern steigt. Das Investitionsklima in den USA ist günstig. So ist die Gründung eines Unternehmens mit niedrigen Hürden verbunden und kann mittlerweile online erfolgen. Die US-Wirtschaft wird durch die Nutzung von Kreditkarten gefördert, was die Verbraucher zu mehr Investitionen und Ausgaben veranlasst und in der Folge zu einem zu Deutschland differierenden Verbraucherverhalten führt. Dies macht den US-Markt mit seinen risikofreudigen Verbrauchern und potenziellen Geschäftspartnern für deutsche Unternehmen attraktiv. Neben politischer Stabilität pflegen die USA gute wirtschaftliche und politische Beziehungen zu Deutschland.

In den nächsten Jahren planen das U.S. Department of Transportation und die U.S. Maritime Administration (MARAD) massive Förderungen im maritimen Sektor. Neben finanziellen Anreizen sind klare Vorgaben und Ziele einzuhalten. So ist eine Erhöhung der Anzahl nationaler Handelsschiffe, die Steigerung der Durchsatzkapazität der Häfen um mehr als 10 % und eine höhere Anzahl an Crewmitgliedern geplant. Insgesamt beläuft sich die Investitionshöhe der verschiedenen Förderprogramme auf über 1 Milliarde USD. Des Weiteren strebt die Biden-Administration eine Dekarbonisierung des Transportwesens an. Durch diese neuen Vorgaben hinsichtlich des Umweltschutzes, aber auch der Digitalisierung sehen sich altansässige neuen Herausforderungen gegenüber. Neue Technologien sind gefragt, um die maritime Industrie vor Ort zukunftstauglich zu machen. Hauptauftraggeber in der maritimen Industrie sind Militär und Küstenwache, weshalb Unternehmen auf zahlungssichere Geschäftspartner treffen. Weiterhin steigen die globalen Güterströme weiterhin deutlich an, was eine nachhaltige Nachfrage nach maritimen Transportmöglichkeiten mit sich bringt. Dies beinhaltet jedoch auch das Risiko von staatlicher Abhängigkeit. Sollte die nächste Administration die Industrie weniger fördern, birgt dies die Gefahr einer signifikanten Marktstörung.

Neben der maritimen Industrie verändert sich auch der Energiemarkt rasant, wobei die Nachfrage nach erneuerbaren Energien in den USA deutlich steigt. Es wird erwartet, dass die Offshore-Windenergie einen entscheidenden Beitrag dazu leisten wird. Für die Installation und Wartung von Offshore-Windturbinen sind Spezialschiffe erforderlich, die den Unternehmen die Möglichkeit bieten, sich von der Konkurrenz abzuheben. Die Regierung hat für den Ausbau der Offshore-Windenergie Finanzmittel in Milliardenhöhe zugesagt.

Die Schiffbauindustrie macht 1,7 % des US-BIP aus, wobei Louisiana und Mississippi zu den wichtigsten Bundesstaaten in dieser Branche gehören. Im Jahr 2022 hatten Louisiana und Mississippi ein BIP von 281,4 Milliarden Dollar bzw. 138,7 Milliarden Dollar. Seit der COVID-19-Pandemie haben sich beide Staaten von den damit verbundenen Schwierigkeiten erholt. Die Schiffbauindustrie macht etwa 5,6 % des BIP von Mississippi aus und beschäftigt rund 13.500 Arbeitnehmer. In Louisiana beschäftigt der maritime Sektor rund 25.000 Arbeitnehmer, davon etwa 16.000 im Schiffbau.

Der Mississippi und der Ohio River sowie der direkte Zugang zu den Häfen ermöglichen die Verschiffung von Waren vom Golf von Mexiko in den Norden der USA und nach Kanada. Durch ihre Lage am Golf von Mexiko sind Louisiana und Mississippi ideal gelegen, um den gesamten Golf mit Gütern zu versorgen und auch mit Südamerika zu verbinden.

Zusätzlich zu den zahlreichen Finanzierungsmöglichkeiten fördert der Jones Act, ein seit über 100 Jahren geltendes Bundesgesetz, die lokale Wirtschaft. Danach müssen Waren, die zwischen US-Häfen verschifft werden, auf Schiffen transportiert werden, die von US-Bürgern oder Personen mit ständigem Wohnsitz in den USA gebaut und betrieben werden. Für ausländische Unternehmen liegt hier eine erhebliche Markteintrittsbarriere. Es empfiehlt sich daher, mit lokalen Unternehmen Partnerschaften einzugehen, um die Einschränkungen durch den Jones Act zu minimieren.

Der Mississippi ist zwar für die Schifffahrt nicht relevant, die Gouverneure der Golfstaaten haben jedoch kürzlich eine Strategie zur Förderung einer nachhaltigeren Küstenregion veröffentlicht. Diese Strategie umfasst Pläne zur Verbesserung der Wasserqualität, der Wasserbewirtschaftung sowie der Beseitigung und Entsorgung von Schiffswracks. Obwohl eine Mehrzahl der Werften in der Region klein sind, konzentriert sich die Marktmacht stark auf einige wenige große Unternehmen. Außerdem sind mehrere Großprojekte im Gange, darunter sowohl private als auch staatlich finanzierte, u.a. die Modernisierung von Werften, Initiativen zum Klimawandel und ein neues Logistikzentrum. Darüber hinaus wurde in Mississippi ein neues Forschungszentrum gegründet, das einen wichtigen Beitrag zur wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Entwicklung der Region leisten soll. Insgesamt machen die Golfstaaten trotz der Herausforderungen und Ungleichheiten Fortschritte auf dem Weg in eine nachhaltige und prosperierende Zukunft der Region.

2 Länderprofil und Zielmarkt

2.1 Politischer Hintergrund

Die Vereinigten Staaten von Amerika können im Vergleich zu europäischen Staaten auf eine vergleichsweise junge, aber bewegte Vergangenheit zurückblicken. Es ist ratsam das politische System grundlegend zu verstehen, da es sich von europäischen Modellen unterscheidet und elementare Einflüsse auf Unternehmensentscheidungen wie die Standortwahl innerhalb des Landes haben kann. Das politische System der Vereinigten Staaten hat sich seit der Verfassung von 1787 nicht maßgeblich verändert. In den Vereinigten Staaten herrscht ein präsidentiales, föderales Regierungssystem. Dieses System entstand im Zuge des Unabhängigkeitskrieges, in dem sich 13 britische Kolonien gegen die britische Kolonialmacht stellten und für ihre Unabhängigkeit vom Königreich kämpften. Die Kontinentalarmee stellte sich als Sieger heraus. Der Oberbefehlshaber der Kontinentalarmee, George Washington, war einer der Gründerväter der Vereinigten Staaten von Amerika und wurde im Jahr 1789 als erster Präsident der USA vereidigt.¹ Im Zuge seines Amtes gründete George Washington eine Stadt als Verwaltungssitz der Regierung, welche heute als Washington D.C. bekannt ist.²

2.1.1 Das präsidentiale, föderale Regierungssystem

Die Gestalter der US-Verfassung, auch Gründerväter genannt, wollten eine Regierung etablieren, in der eine einzelne Person nicht übermäßig viel Macht haben kann. Daher wurde die Regierung in drei Staatsgewalten unterteilt – die Legislative, Exekutive und Judikative. Obwohl die Aufgaben der Staatsgewalten klar separiert sind, ist die Kollaboration aller Staatsgewalten erforderlich. Die Instanzen kontrollieren sich gegenseitig, um die Rechte der BürgerInnen zu wahren.³



Quelle: <https://de.usembassy.gov/de/wie-funktioniert-die-us-regierung/>

Die Legislative

Die Legislative besteht aus dem Kongress, welcher im Kapitol in Washington D.C. tagt. Die Hauptaufgaben des Kongresses bestehen darin, Gesetzesvorschläge zu entwerfen und vom Präsidenten vorgeschlagene Kandidaten für

¹ Vgl. USA-Info (2020): [Amerikanischer Unabhängigkeitskrieg](#), abgerufen am 01.02.2023

² Destination DC (k.D.): [Die Geschichte von Washington D.C.](#), abgerufen am 01.02.2023

³ Vgl. US-Botschaft in Deutschland (2019): [Wie funktioniert die US-Regierung](#), abgerufen am 01.02.2023

hochrangige Ämter, wie beispielsweise Bundesrichter oder Leiter von Bundesbehörden, zu bestätigen oder abzulehnen. Da die USA ein föderales System verfolgen, besteht der Kongress aus zwei Kammern – dem Senat und dem Repräsentantenhaus.⁴

Das Repräsentantenhaus besteht aus 435 Abgeordneten, welche von den Bürgern der jeweiligen Wahlbezirke für zwei Jahre gewählt werden. Die Sitze im Repräsentantenhaus werden proportional nach Einwohnerzahl der 50 Bundesstaaten vergeben.⁵ Aufgrund der hohen Einwohnerzahl verfügt der Staat Kalifornien beispielsweise mit 52 Abgeordneten über die meisten Sitze im Repräsentantenhaus. Da in den Staaten Louisiana und Mississippi deutlich weniger Menschen als in Kalifornien leben, haben diese Staaten nur sechs bzw. vier Abgeordnete.⁶ Das Repräsentantenhaus kann mit dem deutschen Bundestag verglichen werden. Es bildet eine Kontrollinstanz gegenüber der Exekutive, dem Präsidenten, und stimmt über Gesetzesvorschläge ab. Eine weitere mächtige Funktion ist die Möglichkeit Amtsenthebungsverfahren einzuleiten. Für Entscheidungen ist eine einfache Mehrheit notwendig. Sollte eine einfache Mehrheit erzielt werden können, werden die Vorschläge dem Senat vorgelegt.⁷ Derzeit haben die Republikaner mit 222 Mitgliedern die Mehrheit im Repräsentantenhaus.⁸

Der Senat besteht aus insgesamt 100 Senatoren. Jeder Staat darf zwei gewählte Senatoren entsenden, um die Interessen des Staates zu vertreten. Senatoren werden für eine Amtszeit von sechs Jahren entsendet. Vorsitzender des Senats ist der Vizepräsident, bzw. die Vizepräsidentin. Der Senat entscheidet über die Ernennung von hohen Richtern und Ministern, welche zuvor vom Präsidenten vorgeschlagen wurden. Zudem hat der Senat die Befugnisse internationale Verträge zu ratifizieren und kontrolliert den Präsidenten. Der Senat bildet eine weitere Instanz im Zuge der Gesetzgebung. Nachdem das Repräsentantenhaus eine einfache Mehrheit für einen Gesetzentwurf erzielen konnte, stimmt der Senat über die Verabschiedung des Gesetzes ab. Auch hier ist eine einfache Mehrheit notwendig, damit der Gesetzentwurf dem Oberhaupt der Exekutiven, dem Präsidenten, vorgelegt werden kann.⁹ Im Senat hat derzeit keine der beiden Parteien eine Mehrheit. Die Demokraten sind mit 48 und die Republikaner mit 49 Mitgliedern vertreten. Die übrigen drei Mitglieder des Senats sind unabhängige Abgeordnete.¹⁰

Die Mehrheit im Senat und/oder Repräsentantenhaus zu erlangen bringt den Parteien weitreichende Chancen. Sollte die Opposition die Mehrheit der Abgeordneten im Kongress bilden, kann die Regierungsfähigkeit des Präsidenten maßgeblich beeinflusst werden. Gesetzesvorschläge können abgelehnt werden und der Kongress hat ein bedeutendes Mitspracherecht bei der Ernennung von Ministern und hochrangigen Beamten. Sollte die regierende Partei die Mehrheit erlangen, ist das Verabschieden von Gesetzen deutlich erleichtert. Beide Szenarien bringen Vor- und Nachteile mit sich.

Die Exekutive

Die Exekutive ist dafür verantwortlich Gesetze auszuführen und durchzusetzen. Zudem hat die Exekutive die Entscheidungsgewalt über das staatliche Budget. Sie besteht aus dem Präsidenten, dem Vizepräsidenten, dem Kabinett und weiterhin Ministerien, Behörden und Ausschüssen.

Das Mehrheitswahlsystem der Vereinigten Staaten begünstigt das Zwei-Parteien-System. Die BürgerInnen sind geographisch in Wahlbezirke unterteilt. Innerhalb der Wahlbezirke stimmen die BürgerInnen für einen Wahlmann ab. Der Wahlmann, der die meisten Stimmen erhält, gewinnt die Wahl. Dieser Wahlmann gibt im Anschluss seine Stimme für die Präsidentschaftswahl ab.¹¹ Sollten die BürgerInnen in einem Wahlbezirk zu 45 % für die Demokraten, zu 35 % für die Republikaner und zu 20 % für eine andere Partei stimmen, gewinnen die Demokraten alles. Daher fällt es kleinen Parteien schwer in der Regierung mitzuwirken. Obwohl US-weit beispielsweise 20 % der BürgerInnen für eine Partei stimmen, kann es sein, dass diese weder im Senat noch im Repräsentantenhaus vertreten ist. In der Regel sind die Präsidenten der USA Mitglied der demokratischen oder republikanischen Partei. Während sich die Demokraten als progressiv bezeichnen und dem Staat eine größere Rolle einräumen, stehen die Republikaner verstärkt für eine freie Marktwirtschaft und konservative Werte.

Der Präsident wird vom Volk für eine Amtszeit von vier Jahren gewählt, wobei die Amtszeiten auf maximal zwei limitiert sind. Der Präsident ist das Staatsoberhaupt des Landes, Regierungschef und Oberbefehlshaber der Streitkräfte. Anders als in Deutschland werden bei der Präsidentschaftswahl keine Parteien, sondern Individuen gewählt. Ein US-Präsident könnte daher sogar parteilos sein. Der Präsident der Vereinigten Staaten von Amerika muss die Gesetzentwürfe unterzeichnen,

⁴ Vgl. US-Botschaft in Deutschland (2019): [Wie funktioniert die US-Regierung](#), abgerufen am 01.02.2023

⁵ Vgl. US-Botschaft in Deutschland (2019): [Wie funktioniert die US-Regierung](#), abgerufen am 01.02.2023

⁶ Vgl. House of Representatives (2021): [Directory of Representatives](#), abgerufen am 01.02.2023

⁷ Vgl. SWR (2020): [Kongress der Vereinigten Staaten von Amerika](#), abgerufen am 01.02.2023

⁸ Vgl. House of Representatives (2021): [Directory of Representatives](#), abgerufen am 01.02.2023

⁹ Vgl. US-Botschaft in Deutschland (2019): [Wie funktioniert die US-Regierung](#), abgerufen am 01.02.2023

¹⁰ Vgl. Senate (k.D.): [Senators 118th Congress](#), abgerufen am 01.02.2023

¹¹ Vgl. Tagesschau (2020): [Das Duell um die Wahlleute](#), abgerufen am 01.02.2023

nachdem der Senat diese verabschiedet hat. Allerdings hat der Präsident das Recht ein Veto einzulegen. Sollte dies geschehen, muss der Kongress erneut über die Entwürfe abstimmen. Amtierender Präsident ist Joseph „Joe“ R. Biden Jr., welcher der demokratischen Partei angehört.

Der Vizepräsident unterstützt den Präsidenten und übernimmt das Amt, falls der Präsident nicht mehr in der Lage wäre es auszuüben und ist Vorsitzende des Senats. Der Vizepräsident wird, wie der Präsident für vier Jahre gewählt, wobei die Amtszeiten nicht limitiert sind. Amtierende Vizepräsidentin ist Kamala Harris, welche der demokratischen Partei angehört.

Das Kabinett berät den Präsidenten in verschiedensten Belangen. Das Kabinett wird, nach Bewilligung des Senats, vom Präsidenten zusammengestellt. Zum Kabinett gehören die 15 Minister, die Vizepräsidenten, sowie weitere hochrangige Regierungsbeamte.

Die Judikative

Die Judikative legt die Gesetze aus und besteht aus dem Supreme Court und Bundesgerichten. Der Supreme Court ist das oberste Gericht der USA. Die Richter des Supreme Courts werden vom Präsidenten bestimmt und vom Senat bestätigt. Die Richter des Supreme Courts werden auf Lebenszeit ernannt. Der Supreme Court nimmt sich in der Regel nur Fällen hohen Ausmaßes an, welche die gesamten USA betreffen. Bundesgerichte befassen sich hingegen mit Themen wie Steuerrecht.

Staatliche und lokale Regierung

Durch das föderale System kann sich die Gesetzgebung von Staat zu Staat erheblich unterscheiden. Jeder Staat hat einen eigenen Regierungsapparat. Die Regierungen der einzelnen Staaten folgen dem gleichen System wie die föderale Regierung. Jeder Staat hat einen eigenen Kongress; ein eigenes Regierungsoberhaupt und einen eigenen Supreme Court. Dies betrifft auch die Ministerien. Beispielsweise hat jeder Staat ein eigenes Verkehrsministerium. Dieses Modell wird ebenfalls auf der lokalen, städtischen und kommunalen Ebene weitergeführt. Polizeiniederlassungen sind Angelegenheit der Stadt, Ortschaft oder des Bezirks. Daher können sich Ausrüstung und Budget der Polizei sogar innerhalb einer Stadt unterscheiden.

Implikationen für Unternehmen

Unternehmen, welche in die USA expandieren wollen, sollten das Regierungsmodell verstehen und sich über die aktuelle Lage in potenziellen Zielregionen informieren. Viele Staaten sind traditionell eher republikanisch oder demokratisch. Je nach politischer Orientierung unterscheidet sich die Gesetzeslage und kann vor- oder nachteilhaft für das Unternehmen sein. Dies könnten beispielsweise unterschiedliche Steuersätze, Unternehmensrechte und Mindestlöhne sein. Neben den traditionellen Staaten gibt es die sog. Swing States. In diesen Staaten wechselt die regierende Partei häufig, was u.a. zu regelmäßigen Neustrukturierungen innerhalb des Staates führen kann und für ein gewisses Maß an Unsicherheit sorgen kann. Durch das föderale System wird die effiziente Funktionsweise der Vereinigten Staaten teilweise angezweifelt. Das Forschungsinstitut EIU hat die USA daher als eine „flawed democracy“, auf Deutsch „fehlerhafte Demokratie“, eingestuft. Das Institut bemängelt die Funktionsweise der Regierung und die politische Kultur des Landes.¹²

Aktuelle politische Themen

Im Jahr 2021 hat die US-Regierung den *Infrastructure Investment and Jobs Act* (IIJA) (auch als House Resolution HR 3684/*Bipartisan Infrastructure Law* bezeichnet) verabschiedet. Dieses Gesetz gibt Fördergelder von mehr als 550 Milliarden USD bis zum Jahr 2026 frei. Diese Fördergelder sollen dazu dienen, die amerikanische Infrastruktur zu sanieren und auszubauen.¹³

Ein weiteres Gesetz ist der Chips and Science Act. Die amerikanische Regierung stellt Forschungs- und Fördergelder für die Entwicklung und Produktion von Halbleitern zur Verfügung. Ziel ist es in diesem Bereich unabhängiger zu werden. Insgesamt werden mehr als 52 Milliarden USD bereitgestellt.¹⁴

Nach Ausbruch des Krieges in der Ukraine hat die US- Regierung den Inflation Reduction Act verabschiedet. Das Gesetz beinhaltet Elemente des Klimaschutzes und soll mit Hilfe von erneuerbaren Energien den Konsum von fossilen

¹² Vgl. EIU (2023): [Democracy Index 2022](#), abgerufen am 01.02.2023

¹³ Vgl. The White House, (2022): [President Biden's Bipartisan Infrastructure Law - The White House](#), abgerufen am 03.02.2023

¹⁴ Vgl. The White House (2022): [Chips and Science Act](#), abgerufen am 03.02.2023

Brennstoffen mindern. Der Inflation Reduction Act verspricht BürgerInnen u.a. Steuererleichterungen bei der Installation von Solarpaneelen.¹⁵

2.2 Wirtschaft, Struktur und Entwicklung

Tabelle 1 Quick Facts USA

Einheit	Wert
Bevölkerung (Jan. 2023):	334.233.854 ¹⁶
Arbeitnehmerschaft (Jan 2023):	165 Mio. ¹⁷
Arbeitslosenrate: (Jan 2023)	3,4 % ¹⁸
Reales BIP (2022):	25.46 Billionen USD ¹⁹
Reales BIP-Wachstum (2022):	2,1 % ²⁰
Export (2022):	3,009 Billionen USD ²¹
Import (2022):	3,957 Billionen USD ²²
Inflationsrate (2021):	6,5 % ²³

Quelle: Eigene Darstellung

Wirtschaft

Die Vereinigten Staaten von Amerika konnten auch im Jahr 2022 ein positives Wirtschaftswachstum verzeichnen. Damit konnten die USA ihren Rang als größte Volkswirtschaft der Welt verteidigen. Im Jahr 2022 betrug das reale BIP 25,46 Billionen USD, was einen Anstieg von 2,1 % im Vergleich zum Vorjahr bedeutet. Das erste Halbjahr 2022 verlief schlechter als im Vorjahr, was auf den enormen Wirtschaftsboom im ersten Halbjahr 2021 durch Erholung von der COVID-19 Pandemie erklärt werden kann. Im zweiten Halbjahr stieg die Wirtschaft jedoch deutlich stärker als im Vorjahr an, was zu erwähntem Gesamtwachstum führte.²⁴ Mit 20 % hatte der Finanzsektor den größten Anteil am BIP.²⁵ Laut Prognosen des International Monetary Fund (IMF) soll das BIP in den kommenden zwei Jahren weiterhin, aber mit Werten von 1,4 % und 1,0 % schwächer, ansteigen.²⁶

Das Wirtschaftswachstum machte sich auch in der Arbeitslosenquote bemerkbar. Die Arbeitslosenrate sank im vergangenen Jahr kontinuierlich von 4,0 % im Januar 2022 auf 3,4 % im Januar 2023. Von den 165 Millionen arbeitsfähigen BürgerInnen waren lediglich 5 Millionen Menschen nicht beschäftigt.²⁷ Im Dezember 2022 verzeichneten die USA mehr als 11 Millionen offene Stellen, die meisten davon im Bildungs- und Gesundheitssektor. Ein erhöhter Personalmangel kann außerdem im Einzelhandel und Gastgewerbe beobachtet werden.²⁸

Nachdem die Inflationsrate in den USA im Zuge der COVID-19 Pandemie auf 0,1 % im Mai 2020 sank, erholte sie sich in den nächsten Monaten wieder. Allerdings folgte auf den zunächst deflationären Trend eine stark anwachsende Inflationsrate. Durch Ausbruch des Krieges in der Ukraine stieg die Inflationsrate explosionsartig an. Innerhalb von drei Monaten stieg sie um mehr als drei Prozentpunkte. Der Höhepunkt wurde im Juni 2022 mit einer Inflationsrate von 9,1 % erreicht.²⁹ Um dieser starken Inflation entgegenzuwirken und den Zielwert von 2 % zu erreichen, erhöhte die Federal Reserve Bank den Leitzins. Der Leitzins wurde durch mehrere Anhebungen von etwa 0 % im März 2021 auf 5% im Februar 2023 erhöht. Damit erreicht der Leitzins ein neues Maximum seit der Finanzkrise im Jahr 2008.³⁰ Durch die Anpassungen begann sich die Inflationsrate wieder zu erholen und betrug im Dezember 2022 6,5 %. Die Anpassung des

¹⁵ Vgl. The White House (2022): [Inflation Reduction Act](#), abgerufen am 03.02.2023

¹⁶ Vgl. US Census (2022): [Population New Years Day](#), abgerufen am 10.02.2023

¹⁷ Vgl. BLS (2023): [Employment Situation](#), abgerufen am 10.02.2023

¹⁸ Vgl. BLS (2023): [Employment Situation](#), abgerufen am 10.02.2023

¹⁹ Vgl. BEA (2023): [Gross Domestic Product](#), abgerufen am 10.02.2023

²⁰ Vgl. BEA (2023): [Gross Domestic Product](#), abgerufen am 10.02.2023

²¹ Vgl. US Census (2023): [U.S. International Trade](#), abgerufen am 10.02.2023

²² Vgl. US Census (2023): [U.S. International Trade](#), abgerufen am 10.02.2023

²³ Vgl. Statista (2023): [Inflation rate US](#), abgerufen am 10.02.2023

²⁴ Vgl. BEA (2023): [Gross Domestic Product](#), abgerufen am 10.02.2023

²⁵ Vgl. FRED (2022): [Value added by industry](#), abgerufen am 10.02.2023

²⁶ Vgl. IMF (2023): [World Economic Outlook 2023](#), abgerufen am 10.02.2023

²⁷ Vgl. BLS (2023): [Employment Situation](#), abgerufen am 10.02.2023

²⁸ Vgl. BLS (2023): [Job Openings December 2022](#), abgerufen am 10.02.2023

²⁹ Vgl. Statista (2023): [Inflation rate US](#), abgerufen am 10.02.2023

³⁰ Vgl. Trading Economics (2023): [U.S. Fed Funds Rate](#), abgerufen am 10.02.2023

Leitzins der Federal Reserve Bank hatte allerdings auch internationale Konsequenzen. Der USD-EUR Wechselkurs erreichte im September 2022 einen neuen Höchstwert. Erstmals nach mehr als 20 Jahren war der US-Dollar mehr wert als der Euro. Durch Anpassungen des Leitzins der Europäischen Zentralbank konnte sich der Wechselkurs jedoch wieder erholen und erreichte im Februar 2023 einen Kurs von 1 EUR – 1.07 USD.³¹

Diese Schwankungen im Wechselkurs hatten u.a. auch internationale Auswirkungen, beispielsweise auf die Handelsbilanz. Die USA sind historisch eine Importnation. Im Jahr 2022 stiegen sowohl die Importe als auch die Exporte des Landes. Insgesamt importierten die Vereinigten Staaten Waren und Dienstleistungen im Wert von 3,957 Billionen USD und exportierten Waren und Dienstleistungen im Wert von 3,009 Billionen USD. Dies führt zu einem Handelsdefizit von 948 Milliarden USD. Im Vergleich zum Vorjahr stiegen die Importe um 556 Milliarden USD und die Exporte um 453 Milliarden USD an. Damit verzeichnete das Land die höchsten Werte innerhalb der letzten fünf Jahre. Zu den Hauptexportgütern zählen Öl und Gas, Motoren und elektrische Geräte, sowie Sojabohnen. Zu den Hauptimportgütern zählen Smartphones und Haushaltsanwendungen, Anlagegüter wie Telekommunikationsequipment, Automobilteile und industrielle Komponenten und Materialien.³² Zu den wichtigsten Handelspartnern gehören Kanada, Mexiko und China, welche knapp 50 % der gesamten Im- und Exporte ausmachen.

Die Deutsch-Amerikanischen Handelskammern führen jährlich eine Umfrage durch, die sich an deutsche Tochtergesellschaften in den USA richtet. Ziel ist es aktuelle wirtschaftliche Entwicklungen und Trends im transatlantischen Geschäft zu bewerten. Laut dem German American Business Outlook 2023 (GABO) planen 93 % der teilnehmenden Unternehmen ihre Investitionen in den USA in den nächsten drei Jahren zu intensivieren. Die drei wichtigsten Gründe für Investitionen in den US-Markt sind die Marktgröße, der Kundenstamm und die Marktstabilität. 60 % der Unternehmen planen Investitionen in Höhe von mindestens 1 Mio. USD in den drei Bereichen digitale Transformation, neue Anlagen und Maschinen und der Errichtung von neuen Büroräumen. Allerdings stehen deutsche Unternehmen vor Herausforderungen. Laut dem GABO zählen Unterbrechungen der Lieferkette, Inflation und steigende Kosten sowie die Beschaffung qualifizierter Arbeitskräfte zu den größten Herausforderungen. Als größte Herausforderung wird allerdings die Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften prognostiziert. Bis 2027 wollen 83 % der befragten Unternehmen ihr Personal in den USA aufstocken. Um die Unterbrechung der Lieferketten vorzubeugen, planen deutsche Unternehmen die Lager- und Sicherheitsbestände aufzustocken um ggf. auftretende Engpässe überwinden zu können. Des Weiteren spielt die Verlagerung/Lokalisierung der Lieferkette sowie die Diversifizierung der Lieferantenquellen eine wichtige Rolle.

2.3 Wirtschaftliche Beziehungen zu Deutschland

Obwohl die USA und Deutschland nicht über ein Freihandelsabkommen verfügen, ist Deutschland einer der wichtigsten Handelspartner der Vereinigten Staaten von Amerika. Mit 146 Milliarden USD exportiert Deutschland wertmäßig doppelt so viel in die USA wie es importiert. Damit sind die USA das wichtigste Abnehmerland Deutschlands.³³ Durch das fehlende Freihandelsabkommen herrschen unterschiedliche Importrichtlinien und Exporte können zu unterschiedlichen Sätzen bezollt werden. Obwohl kein Freihandelsabkommen besteht, sind die Handelsregularien zwischen beiden Partnern über ein bilaterales Handelsabkommen geregelt.³⁴ Der Versuch das Freihandelsabkommen zu schließen ist in der Vergangenheit durch den Protektionismus der Trump Administration verzögert worden. Seit 2013 versuchen die EU und die USA solch ein Abkommen zu verhandeln. Im Zuge des Ukrainekriegs haben sich das Kanzleramt und Finanzminister Christian Lindner für die Wiederaufnahme der Verhandlungen ausgesprochen.³⁵

Das Transatlantic Economic Council (TEC) fungiert seit 2019 als Forum für beide Handelspartner. Ziel ist es die Wirtschaftsbeziehungen untereinander zu entwickeln und den transatlantischen Handel zu fördern.³⁶ Nach wie vor sind die Langzeitauswirkungen der COVID-19 Pandemie schwer einzuschätzen. Die limitierte Verfügbarkeit von Fachkräften, mögliche Spannungen in der Handelspolitik und der starke Wettbewerb sind die größten potenziellen Handelsbarrieren. Mit dem Buy-America Act und der generellen Buy-America Mentalität verschärfen die USA ihren Protektionismus.³⁷ Dies kann potenziell starke Einflüsse auf die wirtschaftliche Beziehung der beiden Länder haben.

³¹ Vgl. European Central Bank (2023): [USD](#), abgerufen am 10.02.2023

³² Vgl. BEA (2023): [International Trade 2022](#), abgerufen an 10.02.2023

³³ Vgl. Census (2023): [Trade in Goods with Germany](#), abgerufen am 10.02.2023

³⁴ Vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (2022): [Aktuelle Freihandelsverhandlungen](#), abgerufen am 05.12.2022

³⁵ Vgl. Die Zeit (2022): [Christian Lindner will Freihandelsabkommen mit den USA](#), abgerufen am 31.01.2022

³⁶ Vgl. Transatlantic Economic Council (k.D.): [Transatlantic Economic Council](#), abgerufen am 05.12.2022

³⁷ Vgl. Handelsblatt (2021): [Wie Amerika mit seinem Protektionismus Deutschland schadet - und sich selbst](#), abgerufen am 05.12.2022

2.4 Staatenprofil Louisiana



Einheit	Wert
Bevölkerung (Juli 2022):	4.590.241 ³⁸
Regierende Partei	Gouverneur demokratisch Kongress republikanisch ³⁹
Mindestlohn	7,25 USD (Federal)
Arbeitnehmerschaft (Dez. 2022):	2,089 Mio. ⁴⁰
Arbeitslosenrate: (Dez. 2022)	3,5 % ⁴¹
Reales BIP (2021):	228 Milliarden USD ⁴²
Reales BIP-Wachstum (2022):	-0,5 % ⁴³

Quelle: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/08/Flag-map_of_Louisiana.svg

Quelle: Eigene Darstellung

Mit 4.5 Millionen Einwohnern liegt Louisiana auf Platz 25 der einwohnerreichsten Staaten in den USA. Das Bevölkerungswachstum ist mit 0,75 % gering. Die Bevölkerung des Staates ist sehr divers. Rund ein Drittel der BürgerInnen ist afroamerikanischer Herkunft und mehr als 8 % haben deutsche Wurzeln. Der größte Teil der Bevölkerung lebt im Osten des Staates in den Städten New Orleans und Baton Rouge. Obwohl das durchschnittliche Haushaltseinkommen bei 73.000 USD liegt, leben knapp 19 % der Bevölkerung in Armut. Besonders stark ist die afroamerikanische Bevölkerung betroffen, von der 47 % der BürgerInnen unter der Armutsgrenze leben.⁴⁴ Dies kann u.a. darauf zurückgeführt werden, dass es in Louisiana keinen staatlichen Mindestlohn gibt.

Mit 367.000 Arbeitnehmern ist der Groß- & Einzelhandels- und Transportsektor der größte Arbeitgeber, gefolgt vom Bildungs- und Gesundheitswesen. Die Arbeitslosenrate stieg bei Einbruch der COVID-19 Pandemie auf ein Rekordhoch. Endes des Jahres 2021 sank die Arbeitslosenrate unter das Vorkrisenniveau und erreichte mit 3,5 % ein Rekordtief.⁴⁵ Dies kann ein Indikator dafür sein, dass die Wirtschaftsentwicklungspakete des Staates und der Biden-Administration erste Wirkungen zeigen. Das erste Halbjahr des Jahres 2022 verlief wirtschaftlich jedoch schwach. Im Vergleich zum Vorjahr musste der Staat ein negatives Wirtschaftswachstum von 3 % verzeichnen. Dies lag u. a. an stark verminderten Investitionen des US-Militärs im Vergleich zum Vorjahr. Im zweiten Halbjahr konnte die Wirtschaft allerdings ein positives Wirtschaftswachstum verzeichnen.⁴⁶ Das stärkste Wachstum verzeichnete das produzierende Gewerbe. Dieses trägt mit über 48 Milliarden USD mit Abstand am meisten zum staatlichen BIP bei. Insbesondere die Öl- und Gasindustrie konnte hohe Umsätze erzielen. Mit insgesamt über 160 Milliarden USD tragen diese Industrien zum Großteil des BIP des Staates bei. Die Ölvorkommen der Region begünstigten die Bildung eines starken Clusters der Öl- und Gasproduktion in Louisiana. Hinter Texas ist dies das zweitgrößte Cluster innerhalb der USA. Auch der maritime Sektor, Schiffbau und Wassertransport ist in Louisiana stark ausgeprägt. Das Cluster ist, neben Florida, das am spezialisierteste und beschäftigt in Louisiana mehr als 25.000 Arbeitnehmer.⁴⁷ Die Schiffbauindustrie ist dabei Arbeitgeber von mehr als 16.000 Menschen.

Die Regierung in Louisiana ist derzeit geteilt. Der demokratische Gouverneur Edwards hat weder eine Mehrheit im Senat noch im Repräsentantenhaus. Der Kongress wird von der republikanischen Partei dominiert, was Einfluss auf die Effizienz der Regierung haben könnte. Allerdings ist die Regierung seit 2016 in dieser Konstellation.⁴⁸

³⁸ Vgl. US Census (2022): [Quick Facts Louisiana](#), abgerufen am 10.02.2023

³⁹ Vgl. Ballotpedia (2023): [State Governments](#), abgerufen am 10.02.2023

⁴⁰ Vgl. BLS (2023): [Employment Situation Louisiana](#), abgerufen am 10.02.2023

⁴¹ Vgl. BLS (2023): [Employment Situation Louisiana](#), abgerufen am 10.02.2023

⁴² Vgl. IBIS World (k.D.): [Louisiana Economic Overview](#), abgerufen am 10.02.2023

⁴³ Vgl. IBIS World (k.D.): [Louisiana Economic Overview](#), abgerufen am 10.02.2023

⁴⁴ Vgl. World Population Review (k.D.): [Louisiana](#), abgerufen am 10.02.2023

⁴⁵ Vgl. BLS (k.D.): [Louisiana](#), abgerufen am 10.02.2023

⁴⁶ Vgl. BEA (2022): [GDP by State Q3 2022](#), abgerufen am 10.02.2023

⁴⁷ Vgl. Cluster Mapping (k.D.): [Louisiana](#), abgerufen am 10.02.2023

⁴⁸ Vgl. Ballotpedia (2023): [State Governments](#), abgerufen am 10.02.2023

2.5 Staatenprofil Mississippi



Einheit	Wert
Bevölkerung (Juli 2022):	2.940.057 ⁴⁹
Regierende Partei	Republikaner ⁵⁰
Mindestlohn	7,25 USD (Federal)
Arbeitnehmerschaft (Dez. 2022):	1,251 Mio. ⁵¹
Arbeitslosenrate: (Dez. 2022)	4 % ⁵²
Reales BIP (2021):	104 Milliarden USD ⁵³
Reales BIP-Wachstum (2022):	0,6 % ⁵⁴

Quelle: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/3/30/Flag-map_of_Mississippi-old.svg/372px-Flag-map_of_Mississippi-old.svg.png

Quelle: Eigene Darstellung

Der Staat Mississippi teilt sich seinen Namen mit dem Mississippi River, welcher die westliche Grenze des Staates bildet. Mit knapp drei Millionen Einwohnern liegt Mississippi gemessen an der Einwohnerzahl auf Platz 35 aller US-Staaten. Allerdings ist der Staat einer der wenigen Staaten mit Bevölkerungsrückgang. Seit 2010 hat sich die Einwohnerzahl um 0,26 % verringert. Die Demographie ähnelt der von Louisiana stark. Allerdings fällt das durchschnittliche Haushaltseinkommen mit 65.000 USD geringer aus. Auch in Mississippi sind 47 % der afroamerikanischen Bevölkerung von Armut betroffen. Dies kann u.a. auf das niedrige Bildungsniveau zurückgeführt werden. Weniger als 25 % der Bevölkerung haben einen Universitätsabschluss.⁵⁵

Mit 235.000 Beschäftigten ist auch in Mississippi der Groß- & Einzelhandel und Transport der größte Sektor. Anders als in Louisiana ist der Staat mit 234.000 Arbeitnehmern der zweitgrößte Arbeitgeber des Staates. Das stärkste Wachstum ist mit 4,8 % im Bauwesen zu erkennen.⁵⁶ Mit Ausnahme der COVID-19 Pandemie ist die Arbeitslosenrate seit 2008 stetig rückläufig und erreichte im Juli 2022 mit 3,6 % den niedrigsten Wert seit über 50 Jahren.⁵⁷ Im dritten Quartal jedoch schnitt die Wirtschaft in Mississippi schwach ab und musste ein negatives Wirtschaftswachstum von -0,7 % verzeichnen. Besonders stark waren dabei das Bauwesen und produzierende Gewerbe betroffen. Das produzierende Gewerbe ist das wirtschaftlich stärkste des Bundesstaates. Im Jahr 2022 verzeichnete es ein Gesamtwachstum von 3,6 % und trug mit 17,8 Milliarden zum staatlichen BIP bei.⁵⁸ Mehr als 1,1 Milliarden können davon der Schiffbauindustrie zugeschrieben werden, welche knapp 25.000 Menschen beschäftigt.⁵⁹

⁴⁹ Vgl. US Census (2022): [Quick Facts Mississippi](#), abgerufen am 10.02.2023

⁵⁰ Vgl. Ballotpedia (2023): [State Governments](#), abgerufen am 10.02.2023

⁵¹ Vgl. BLS (2023): [Employment Situation Mississippi](#), abgerufen am 10.02.2023

⁵² Vgl. BLS (2023): [Employment Situation Mississippi](#), abgerufen am 10.02.2023

⁵³ Vgl. BEA (2023): [Mississippi Economic Overview](#), abgerufen am 10.02.2023

⁵⁴ Vgl. BEA (2023): [Mississippi Economic Overview](#), abgerufen am 10.02.2023

⁵⁵ Vgl. World Population Review (k.D.): [Mississippi](#), abgerufen am 10.02.2023

⁵⁶ Vgl. BLS (2023): [Employment Situation Mississippi](#), abgerufen am 10.02.2023

⁵⁷ Vgl. FRED (2023): [Unemployment Rate Mississippi](#), abgerufen am 10.02.2023

⁵⁸ Vgl. BEA (2022): [GDP by State Q3 2022](#), abgerufen am 10.02.2023

⁵⁹ Vgl. MARAD (2021): [The Economic Importance of the U.S. Private Shipbuilding and Repair Industry](#), abgerufen am 15.02.2023

3 Der Markt für Schifffahrt und Schiffbau mit dem Schwerpunkt Technologien für Klima- und Umweltschutz sowie maritime Digitalisierung (Louisiana und Mississippi)

3.1 Allgemeiner Überblick: Marktstruktur, Segmente, wichtige Kennzahlen

Generell kann der Markt in die zwei Hauptkategorien Schifffahrt und Schiffbau unterteilt werden. In den Vereinigten Staaten von Amerika gibt es das sog. „North American Industry Classification System“ (NAICS). Dieses System klassifiziert Industrien für statistische Zwecke. Jede Industrie hat eine bestimmte NAICS Nummer, welche je nach Industrie in weitere Segmente unterteilt werden kann. Die NAICS Nummer für Schifffahrt ist beispielsweise 483. Die folgende Tabelle stellt die wichtigsten NAICS Nummern der Schifffahrt und des Schiffbaus dar. Weitere Nummern der Industrie können auf der Webseite der NAICS Association abgerufen werden.⁶⁰

Tabelle 2 Übersicht der wichtigsten NAICS Codes

NAICS	Industrie
483	Schifffahrt
483111	Deep Sea Freight Transportation
483112	Deep Sea Passenger Transportation
483113	Coastal and Great Lakes Freight Transportation
483114	Coastal and Great Lakes Passenger Transportation
483211	Inland Water Freight Transportation
483212	Inland Water Passenger Transportation
488390	Other Support Activities for Water Transportation
4499	Water Transportation Services
4412	Deep Sea Foreign Transportation of Freight
336611	Ship Building and Repairing
336612	Boat Building

Quelle: Eigene Darstellung

Generell muss zwischen dem privaten und staatlichen Sektor unterschieden werden. Die maritime Abteilung des Department of Transportation (DoT) verfasst in regelmäßigen Abständen einen Industriereport. Im Jahr 2021 veröffentlichte die Maritime Administration (MARAD) ihren aktuellen Report zur privaten Schiffbau und -reparatur Industrie. Im Jahr 2019 trug die Industrie direkt mit 12,2 Milliarden USD zum BIP bei. Mehr als 107.000 Menschen waren im Jahr 2019 im Schiffbau tätig. Da der Schiffbau eine komplexe Tätigkeit ist, wird eine Vielzahl von Komponenten und Services benötigt. Die MARAD rechnet diesen Wertgewinn in der Wertschöpfungskette ebenfalls zu gewissen Teilen der Schiffbauindustrie zu. Unter Berücksichtigung dieser Faktoren hat die Industrie einen Anteil von mehr als 42 Milliarden USD auf das BIP und bietet knapp 400.000 Menschen Arbeit. Die Arbeitnehmerzahlen der letzten 15 Jahre schwanken stark. Mit der Finanzkrise im Jahr 2008 verzeichnete die Industrie einen starken Rückgang. Vier Jahre später konnte sich die Industrie von den Folgen der Finanzkrise wieder erholen und die Beschäftigungszahlen stiegen an. Dieser 4-Jahreszyklus wiederholt sich in den Folgejahren. Der letzte Aufschwung wurde allerdings durch Einbruch der COVID-19 Pandemie unterbrochen.⁶¹ Dies spiegelt sich nicht nur in den Beschäftigungszahlen, sondern auch in den

⁶⁰ Vgl. NAICS Association (k.D.): [NAICS](#), abgerufen am 16.02.2023

⁶¹ Vgl. MARAD (2021): [The Economic Importance of the U.S. Private Shipbuilding and Repair Industry](#), abgerufen am 16.02.2023

Auslieferungszahlen wider. Die folgende Grafik illustriert die Auslieferungszahlen verschiedener Schiffsklassen von 2015 bis 2021. Weitere detailliertere Informationen können der Webseite ShipBuildingHistory entnommen werden.⁶²

Tabelle 3 Auslieferungszahlen von U.S. Werften nach Typ

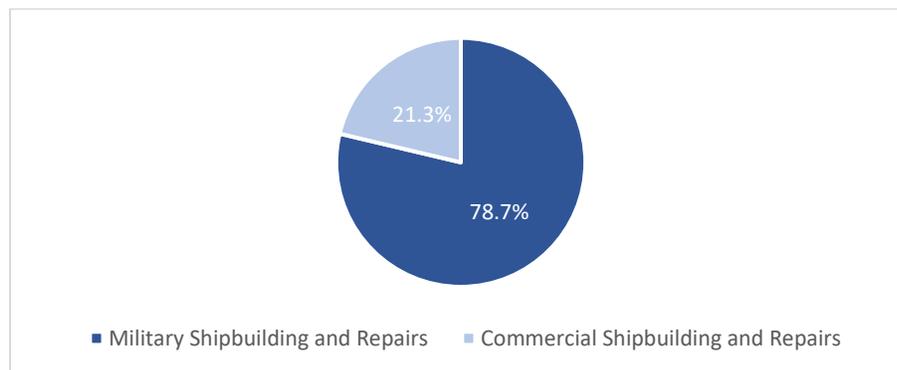
Type of Vessel	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Deep-Draft Vessels and Structures	18	28	18	20	14	15	9
Offshore Service Vessels	43	21	11	5	5	1	3
Tugs and Towboats	122	110	88	85	87	122	95
Passenger Vessels (>50 feet)	25	32	51	46	47	40	20
Commercial Fishing Vessels (>50 feet)	7	16	9	7	6	4	8
Other Self-Propelled Vessels (>50 feet)	8	9	11	3	12	13	15
Large Oceangoing Barges	7	11	10	7	0	5	5
Inland Tank Barges	168	11	87	84	182	135	65
Inland Dry Cargo Barges	940	985	301	229	224	273	356
Total Delivered	1,438	1,329	567	486	577	608	476

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis der Daten von ShipBuildingHistory

Wie die Grafik illustriert, sind die Auslieferungszahlen im Zuge der COVID-19 Pandemie stark eingebrochen. Die Daten für das Jahr 2022 sind im Februar 2023 noch nicht veröffentlicht. Jedoch ist mit einem Aufwärtstrend zu rechnen. Laut dem Marktforschungsinstitut IBIS World, soll der Schiffbaumarkt im Jahr 2023 einen Umsatz von mehr als 35 Milliarden USD erzielen.⁶³ Dies kann u.a. auf die Erholung von der COVID-19 Pandemie, staatliche Förderungen, Off-Shore Initiativen und militärische Investitionen zurückgeführt werden. Genauere Informationen folgen im Kapitel 3.2.

Insbesondere Investitionen der US-Regierung, Küstenwache und des Militärs und der Marine prägen die Schiffbauindustrie maßgeblich. Im Jahr 2019 wurden 14 der 15 großen Deep-Draft Vessels an die Küstenwache und Marine geliefert.

Abbildung 2 Kommerzielle vs. staatliche Einnahmen in der Schiffbauindustrie im Jahr 2019



Quelle: Eigene Darstellung

Wie die Grafik illustriert, wurden mehr als 75 % des Umsatzes durch staatliche oder militärische Investitionen erzielt. Dies verdeutlicht die Abhängigkeit der Industrie von militärischen und staatlichen Aufträgen. Nichtsdestotrotz verzeichnet die

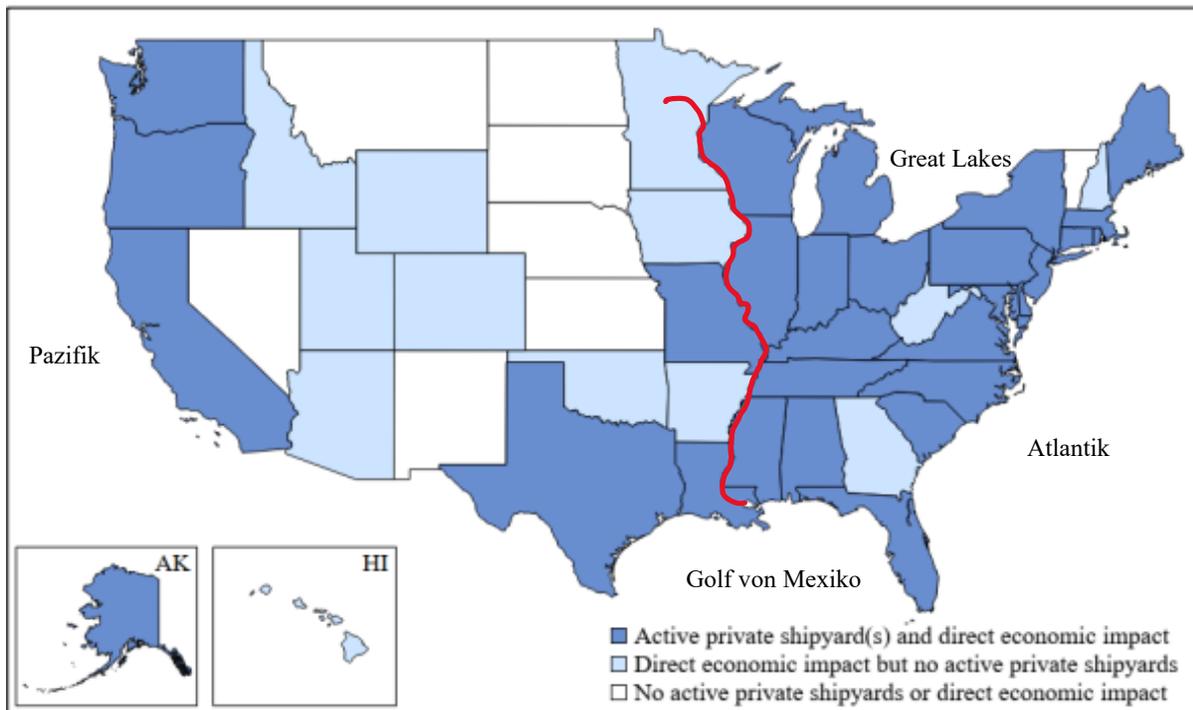
⁶² Vgl. ShipBuildingHistory (2022): [U.S. Shipbuilding](#), abgerufen am 16.02.2023

⁶³ Vgl. IBIS World (2023): [Ship Building Industry in the US](#), abgerufen am 16.02.2023

Schiffbauindustrie Gewinne. Diese werden u.a. durch den Export von Schiffen erzielt. In der Schiffbauindustrie können die Vereinigten Staaten von Amerika eine positive Handelsbilanz vorweisen. Das Land exportierte im Jahr 2020 Waren im Wert von mehr als 1,785 Mrd. USD. Die Importe beliefen sich auf knapp 600 Millionen USD.⁶⁴

Der Schiffbau- und Reparaturmarkt wird deutlich von den Werften dominiert. Lediglich 5 % der Umsätze werden außerhalb von Werften erzielt. Im Jahr 2021 gab es in den USA 154 Werften, die im Schiffbau aktiv waren. Dazu kommen vier Werften der U.S. Navy.⁶⁵ Mehr als 300 andere private Werften existieren in den USA. Diese beteiligen sich allerdings nicht direkt am Schiffbau. Nahezu jeder Staat der USA ist entweder direkt oder indirekt am Schiffbau beteiligt. Im Jahr 2020 konnten laut MARAD 29 Staaten eigene Werften aufweisen. Die folgende Grafik illustriert, welche Staaten am Schiffbau beteiligt sind.⁶⁶

Abbildung 3 Schiffbau in den USA nach Staat



Quelle: MARAD (2021): [The Economic Importance of the U.S. Private Shipbuilding and Repair Industry](#), abgerufen am 08.02.2023

Aufgrund der geographischen Lage verfügen alle Staaten mit direktem Zugang zum Ozean über Werften. Aber auch im Norden um Michigan ist der Schiffbau durch den Zugang zu den Great Lakes stark vertreten. Im Landesinneren bietet der Fluss Mississippi (in Rot eingezeichnet) vielen Staaten einen Zugang zum Ozean, was die Ansiedlung von Werften begünstigte. Besonders stark ist die Industrie allerdings im Staat Virginia und den Südstaaten vertreten. Insbesondere Louisiana, Mississippi und Texas weisen eine Clusterbildung vor.⁶⁷ Die Werften unterscheiden sich in Größe und Zweck. Einige Werften haben sich beispielsweise auf den Bau von Yachten spezialisiert. Die folgende Grafik illustriert die Anzahl der Werften pro Staat. Es wurden nur Werften berücksichtigt, welche derzeit im Schiffbau aktiv sind und Barges, große und kleine Schiffe, Boote und große Yachten produzieren. Produzenten, welche ausschließlich U-Boote und Kriegsschiffe herstellen, wurden zur Veranschaulichung der Daten nicht berücksichtigt. Diese Informationen können auf der Webseite ShipBuildingHistory nachgelesen werden.⁶⁸ Wie die folgende Grafik zeigt, befinden sich mit 56 % die meisten Werften in den Südstaaten der USA.

⁶⁴ Vgl. MARAD (2021): [The Economic Importance of the U.S. Private Shipbuilding and Repair Industry](#), abgerufen am 16.02.2023

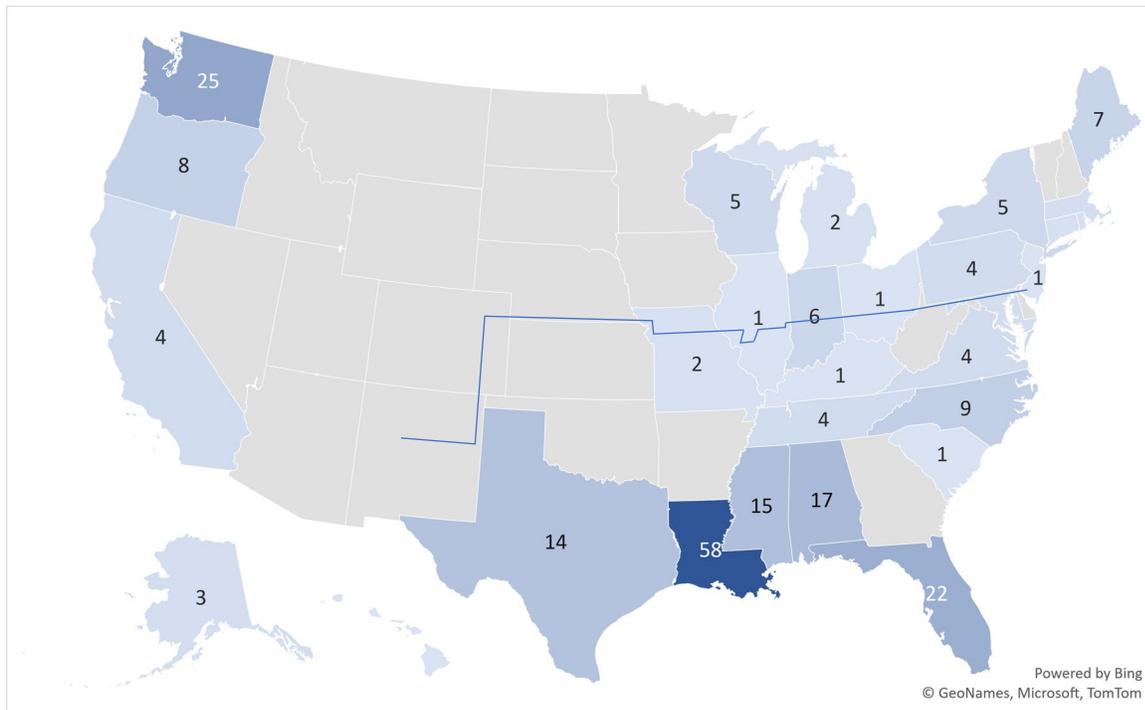
⁶⁵ Vgl. US Navy (k.D.): [Building the Shipyards the Nation Needs](#), abgerufen am 16.02.2023

⁶⁶ Vgl. MARAD (2021): [The Economic Importance of the U.S. Private Shipbuilding and Repair Industry](#), abgerufen am 16.02.2023

⁶⁷ Vgl. Cluster Mapping (k.D.): [Louisiana](#), abgerufen am 16.02.2023

⁶⁸ Vgl. ShipBuildingHistory (2022): [U.S. Kriegsschiffe](#), abgerufen am 16.02.2023

Abbildung 4 Anzahl der aktiven Werften pro Staat



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Daten der Webseite ShipBuilding History

Laut dem Shipbuilder Council of America (SCA) waren Unterbrechungen der Lieferkette neben Krankheitsfällen das größte Problem. Obwohl sich die Lage gebessert hat, hat die Industrie noch immer mit Unterbrechungen und Verzögerungen in der Lieferkette zu kämpfen. Peter Duclos, Präsident der Gladding-Hearn Shipbuilding Duclos Corporation, weist darauf hin, dass die Probleme der Lieferketten noch immer bestehen. Eines der Hauptprobleme sind die steigenden Materialkosten. Laut Peter Duclos sind Materialkosten zwischen 10 % und 100 % gestiegen. Durchschnittlich musste die Werft einen Kostenanstieg der Materialien um 25 % verzeichnen. Dies kann laut ihm schwerwiegende Konsequenzen für das Jahr 2023 haben. Da die Angebote zu Preisen vor der Pandemie und vor dem Krieg in der Ukraine kalkuliert wurden, könnten hohe Verluste auf die Werften zukommen.⁶⁹

Nichtsdestotrotz gibt es auch positive Entwicklungen. Aufgrund des Infrastructure Acts (IIJA) ist im Jahr 2023 mit einer erhöhten Nachfrage für Baggerschiffe zu rechnen. Die Küstenregion im Golf von Mexiko und die Atlantikküste eröffnen den USA ein vielversprechendes Potenzial im Bereich Offshore Windenergie. Um dieses Potenzial zu erschließen, werden spezielle Schiffe benötigt. Durch den Krieg in der Ukraine mussten Engpässe in der Energieversorgung in Europa festgestellt werden. Um diesen Engpässen entgegenzuwirken, wollen die USA Europa mit LNG versorgen. Dieses Gas soll in Tankern über den Atlantik nach Europa verschifft werden. Der Trend der Nachhaltigkeit hat nicht nur einen indirekten Einfluss auf die Schiffbauindustrie. Immer mehr Werften spezialisieren sich auf das Design und den Bau von Green Workboats. Diese Green Workboats verwenden Hybridlösungen. Laut Garrett Rice, Präsident Master Boat Builders, Inc., stellte die Werft im vergangenen Jahr eine erhöhte Nachfrage an elektrischen Schiffen oder Schiffen mit einer Hybridlösung fest. Andere Werften spezialisieren sich auf Methanol-zu-Wasserstofflösungen. Der Markt für nachhaltigen Schiffbau ist derzeit noch in der Pionierphase. Auch die U.S. Marine plant weiterhin Investitionen in ihre Flotte.⁷⁰

Schifffahrt

Die Schifffahrt konnte sich von der COVID-19 Pandemie weitestgehend wieder erholen. Im Juli 2022 konnte der internationale Handel über den Seeweg einen neuen Höchstwert erzielen. Die Im- und Exporte beliefen sich in diesem

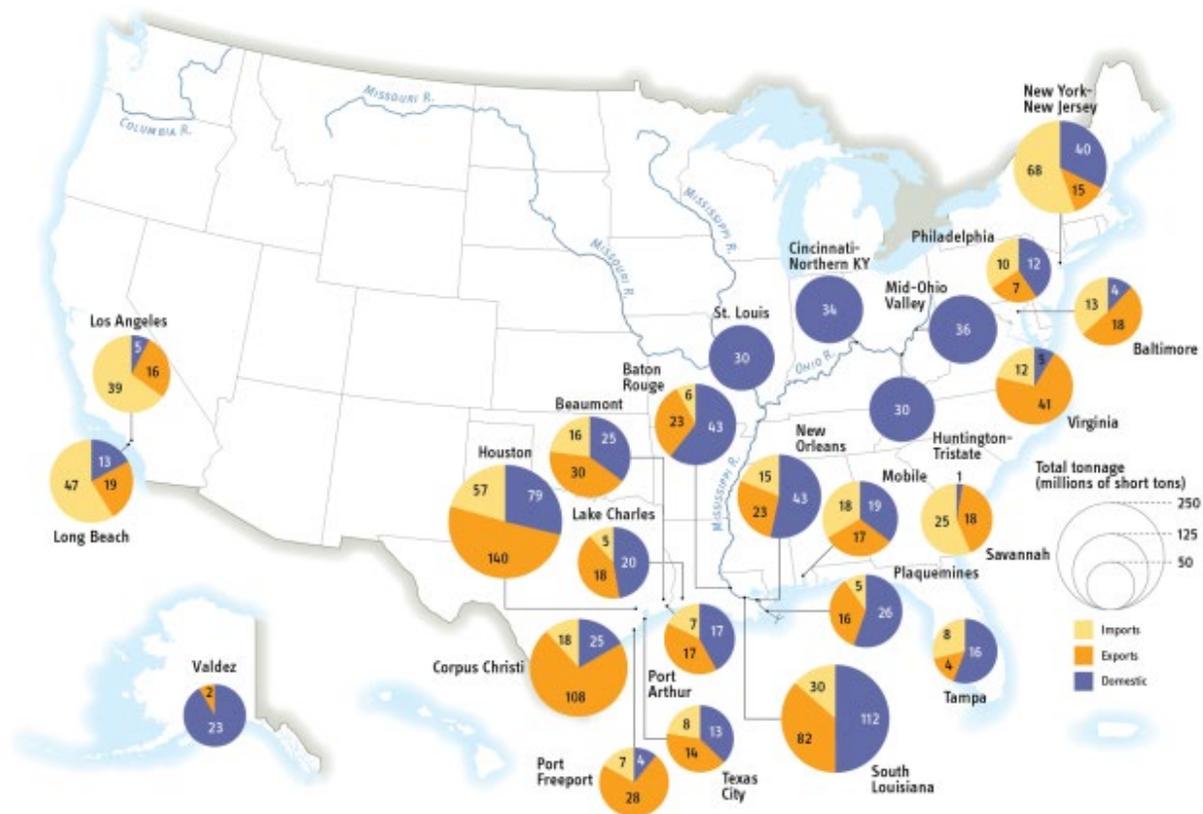
⁶⁹ Vgl. MarineLink (2022): [2022 US Shipbuilding Report](#), abgerufen am 16.02.2023

⁷⁰ Vgl. MarineLink (2022): [2022 US Shipbuilding Report](#), abgerufen am 16.02.2023

Monat auf mehr als 200 Milliarden USD. Laut dem Marktforschungsinstitut Statista hatte der U.S. Schifffahrtmarkt eine Größe von 48 Milliarden USD im Jahr 2022. Für das Jahr 2023 ist ein Wachstum von 7,9 % prognostiziert. Auch in den folgenden Jahren ist mit einem Wachstum zu rechnen, obwohl sich das Wachstum Prognosen zu Folge wieder auf 1,4–1,6 % relativieren soll.⁷¹

Das U.S. Department of Transportation (DoT) hat einen Jahresrückblick der maritimen Logistik aufgestellt. In diesem Rückblick analysiert das DoT die Performance der Industrie und Häfen. Anhand des Warenumschlages wurden die U.S. Häfen nach Relevanz sortiert. Gemessen wird der Warenumschlag in short tons, wobei 1 *short ton* 907 kg entspricht. Das Ranking zeigt die Dominanz der Südstaaten in der maritimen Logistik. 14 der 25 wichtigsten Häfen befinden sich in den Südstaaten, sechs davon in Mississippi und Louisiana. Die folgende Grafik illustriert den Warenumschlag nach Häfen in den USA.⁷²

Abbildung 5 Warenumschlag der 25 größten Häfen der USA in Tonnen im Jahr 2020



Quelle: Vgl. Bureau of Transportation Statistics (2023): [2023 Port Performance Freight Statistics](#), abgerufen am 16.02.2023

Wie die Grafik zeigt, sind die Häfen sowohl für den nationalen als auch den internationalen Transport relevant. Den höchsten Warenumschlag konnte dabei Houston verzeichnen, gefolgt von South Louisiana und Corpus Christi. Laut dem DoT werden 56 % der Waren, die in Louisiana ankommen, über den Seeweg weiterverschifft. Über den Mississippi gelangen die Waren in den Norden, wo sich der Mississippi und Ohio River kreuzen. Über den Ohio River gelangen die Waren in den Nordosten der Vereinigten Staaten. Jedoch warnt das DoT vor potenziellen Schwierigkeiten in der Zukunft. Im Jahr 2022 mussten der Mississippi und Ohio River einen Rekordwassertiefstand verzeichnen. Langfristig könnte dies schwerwiegende Auswirkungen auf die inländische Versorgung haben. Eine weitere Analyse des DoT zeigt, dass die durchschnittlichen Terminalverweilzeiten ansteigen. Im Mai 2022 erreichten sie einen neuen Höhepunkt im Vergleich zu den vergangenen drei Jahren. Die durchschnittliche Verweilzeit für Containerschiffe erhöhte sich auf 37 Stunden. Damit

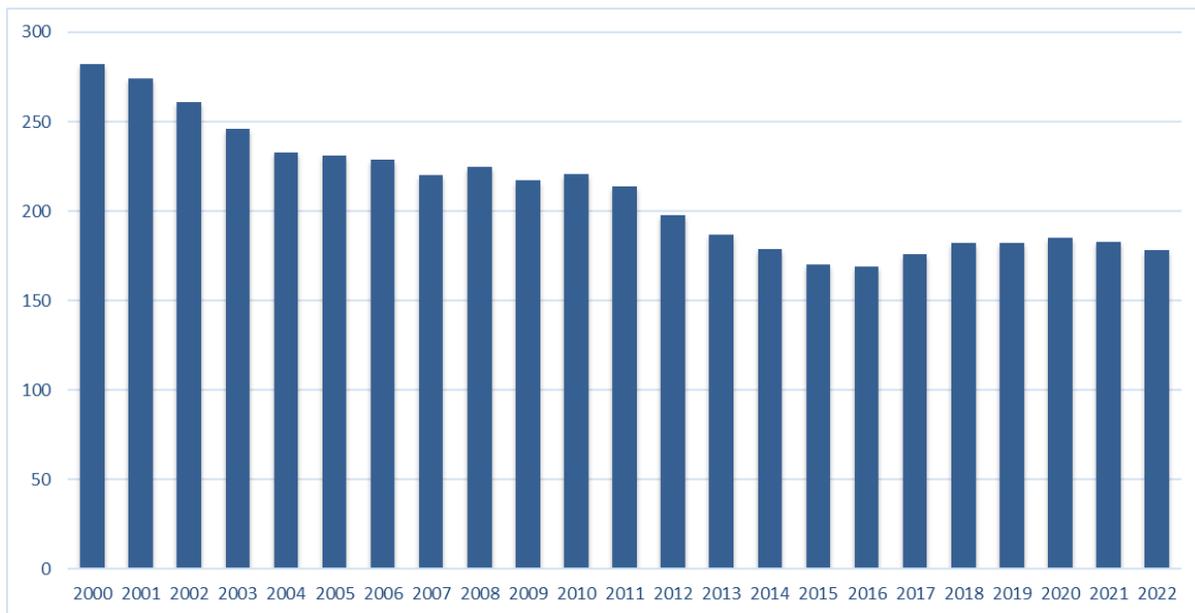
⁷¹ Vgl. Statista (2022): [Water Transport – United States](#), abgerufen am 16.02.2023

⁷² Vgl. Bureau of Transportation Statistics (2023): [2023 Port Performance Freight Statistics](#), abgerufen am 16.02.2023

stieg die Verweilzeit um 11 Stunden innerhalb von nur 2 Jahren. Weitere detaillierte Informationen können dem 2023 Port Performance Report entnommen werden.⁷³

Durch die verstärkte Globalisierung und den damit steigenden internationalen Handel erhöht sich der Bedarf an Handelsschiffen. Laut einer Studie des DoT hat sich die Anzahl von Handelsschiffen von 17.000 im Jahr 1960 auf mehr als 43.000 Schiffe im Jahr 2019 erhöht. Allerdings musste das DoT feststellen, dass die Stärke der U.S. Handelsflotte stetig abnimmt. Im Jahr 1960 war die U.S. Handelsflotte mit 2.900 Schiffen eine der größten der Welt. Der amerikanische Anteil an der internationalen Handelsflotte sank von 1960 mit knapp 17 % auf 0,4 % im Jahr 2019. Obwohl sich die Abnahme in den letzten Jahren stabilisieren konnte, sank die Stärke der U.S. Handelsflotte weiterhin leicht auf 178 Schiffe im Jahr 2022.⁷⁴ Mark H. Buzby, Administrator der MARAD, wies im Jahr 2019 vor dem Kongress auf das Problem hin. In seinem Statement beklagte er, dass lediglich 1,5 % der Im- und Exporte der USA auf dem Seeweg durch in den USA registrierte Schiffe transportiert wird.

Abbildung 6 Größe der U.S. Handelsflotte



Quelle: Vgl. Bureau of Transportation Statistics (k.D.): [Größe der U.S. Handelsflotte](#), abgerufen am 16.02.2023

Obwohl die U.S. Handelsflotte stetig sinkt, ist sie essenziell für die Logistik innerhalb der Vereinigten Staaten von Amerika. Im Jahr 1920 wurde ein Bundesgesetz für den Seehandel erlassen. Dieses Gesetz ist als Jones Act bekannt und noch bis heute gültig. Ziel des Jones Act ist es, die Logistik innerhalb der Vereinigten Staaten und die Kapazitätsauslastung von U.S. Werften zu gewährleisten. Der Jones Act besagt, dass der Schiffsverkehr zwischen U.S. Häfen auf Schiffe beschränkt ist, die alle der folgenden Kriterien erfüllen:

- Die Schiffe wurden in den USA hergestellt
- Die Schiffe sind im Besitz von U.S. Staatsangehörigen
- Die Schiffe werden von U.S. BürgerInnen betrieben

Sollten diese Kriterien bei einer Route zwischen U.S. Häfen nicht erfüllt sein, wird dem Schiff das Anlegen untersagt.⁷⁵

⁷³ Vgl. Bureau of Transportation Statistics (2023): [2023 Port Performance Freight Statistics](#), abgerufen am 16.02.2023

⁷⁴ Vgl. Bureau of Transportation Statistics (k.D.): [Größe der U.S. Handelsflotte](#), abgerufen am 16.02.2023

⁷⁵ Vgl. MARAD (k.D.): [Domestic Shipping](#), abgerufen am 16.02.2023

Die U.S. Handelsflotte setzt sich wie folgt zusammen:

Tabelle 4 Zusammensetzung der U.S. Handelsflotte

Ship Type	Number of Ships	Gross Tones (GT)	Deadweight Tons (DWT)
Containership	62	3,007,690	3,302,163
Dry Bulk	4	120,163	210,902
General Cargo	18	155,476	154,490
Ro-Ro	22	1,176,695	474,444
Vehicle Carrier	5	339,691	136,437
Tanker	66	2,519,004	4,172,612
Total	177	7,318,719	8,451,048

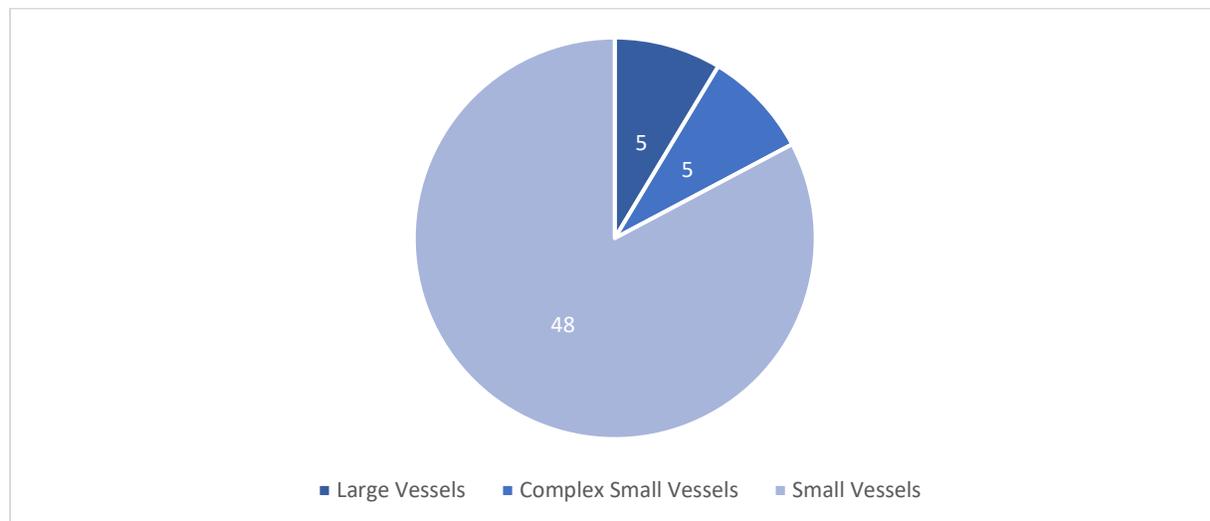
Quelle: MARAD (2023): [U.S. Flag Privately Owned Merchant Fleet](#), abgerufen am 16.02.2023

Allerdings sind nur knapp die Hälfte aller Schiffe der U.S. Handelsflotte nach dem Jones Act zulässig. Keines der Dry Bulk und Vehicle Carrier Schiffe ist Jones Act zulässig. Damit ist es ihnen verwehrt Waren zwischen zwei U.S. Häfen zu verschiffen. Die meisten Jones Act zulässigen Schiffe sind Tanker, was u.a. auf die Versorgung von Erdöl aus Alaska zurückgeführt werden kann.⁷⁶

3.1.1 Der Markt für Schifffahrt und Schiffbau in Louisiana

Louisiana ist einer der wichtigsten Staaten für den Schiffbau und die Schifffahrt. Mehr als 6.000 Personen waren im Jahr 2019 direkt im Schiffbau tätig und der Schiffbau konnte mehr als 10.000 weitere indirekte Jobs schaffen. Im Jahr 2019 konnte der Schiffbau in Louisiana einen Umsatz von knapp 700 Millionen USD erzielen.⁷⁷ Mit 58 Werften verfügt der Staat Louisiana über die meisten des Landes, wobei keine der dort ansässigen Werften auf Yachten spezialisiert ist.

Abbildung 7 Anzahl der Werften in Louisiana nach Typ



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Daten von ShipBuildingHistory

Obwohl der Staat Louisiana über die höchste Anzahl an Werften verfügt, liegt der Staat in Bezug auf Umsatz lediglich auf dem 5. Platz. Dies kann u.a. darauf zurückzuführen sein, dass Louisiana über keine Werft verfügt, die große Schiffe für die U.S. Navy produziert. Allerdings sind die Werften in Louisiana im privaten Segment stark vertreten. Zudem konnte die Bollinger Werft mehrere Hundert Schiffe in den letzten 20 Jahren produzieren. Außerdem liefert die Werft regelmäßig Schiffe an die Küstenwache der Vereinigten Staaten und konnte auch in den letzten Jahren weitere Aufträge gewinnen.⁷⁸

⁷⁶ Vgl. MARAD (2023): [U.S. Flag Privately Owned Merchant Fleet](#), abgerufen am 16.02.2023

⁷⁷ Vgl. MARAD (2021): [The Economic Importance of the U.S. Private Shipbuilding and Repair Industry](#), abgerufen am 16.02.2023

⁷⁸ Vgl. ShipBuildingHistory (2022): [Bollinger Shipyards](#), abgerufen am 16.02.2023

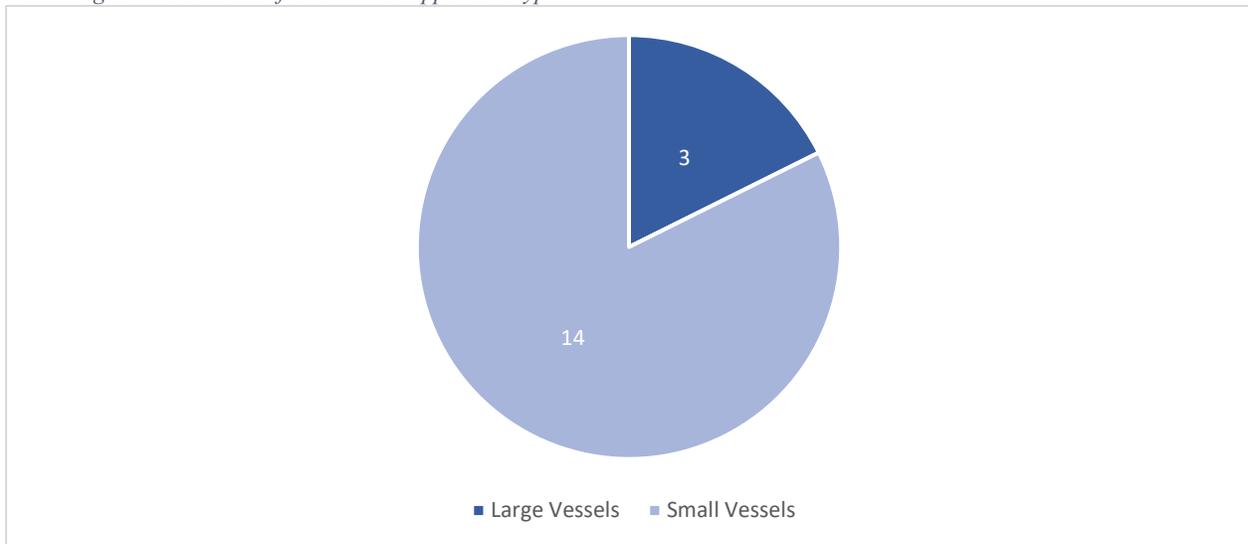
Im Jahr 2020 hat die Werft Avondale Shipyards unter dem Namen Avondale Global Gateway wiedereröffnet. Laut dem Magazin MarineLog hat das Unternehmen bereits 100 Millionen USD für den Wiederaufbau der Werft investiert und plant weitere Investitionen in Höhe von bis zu 1 Milliarde USD. Laut der University of Louisiana Lafayette hätte dies einen wirtschaftlichen Einfluss von 32 Milliarden bis zum Jahr 2027.⁷⁹ Zu Beginn des Jahres 2023 wurde die Werft an den staatlichen Hafen South Louisiana verkauft, welcher andere Pläne mit der Einrichtung verfolgt.

Durch die geographische Position des Staates Louisiana ist der Staat ein wichtiger Dreh- und Angelpunkt im Bereich der Logistik. Der Fluss Mississippi mündet im Golf von Mexiko im Staat Louisiana. Aufgrund der geografischen Lage wurde eine Vielzahl von Häfen in der Region errichtet. Mehr als 50 % aller Güter, welche von den nördlichen Staaten nach Louisiana transportiert werden, gelangen über den Seeweg in den Staat. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr mehr als 165 Millionen Tonnen Güter über den Mississippi verschifft. Insbesondere Massengüter werden über die Häfen in Louisiana verschifft. Vier der fünf Häfen mit dem meisten Warenumsatz von Massengütern befinden sich in Louisiana. Auf Platz 2 liegt der Hafen von South Louisiana, welcher jährlich einen Warenumsatz von mehr als 224 Millionen Tonnen verzeichnen kann. In Bezug auf Containerfracht spielt Louisiana allerdings nur eine untergeordnete Rolle. Lediglich der Hafen von New Orleans verfügt über ein Containerterminal, welches, gemessen an der Anzahl des Containerumschlages, auf Platz 18 im nationalen Vergleich liegt.⁸⁰

3.1.2 Der Markt für Schifffahrt und Schiffbau Markt in Mississippi

Auch Mississippi ist einer der Schlüsselstaaten für den Schiffbau. Obwohl in Mississippi lediglich 15 Werften ansässig sind, stellen diese Werften knapp doppelt so viele Menschen an als die 58 Werften in Louisiana. In Mississippi sind rund 1% der Arbeitnehmerschaft direkt im Schiffbau angestellt. Mit einem Umsatz von 1.14 Milliarden USD liegt der Staat Mississippi auf Platz 3 im Vergleich der U.S. Staaten.⁸¹ Dies kann u.a. darauf zurückgeführt werden, dass die in Pascagoula ansässige Werft Ingalls Shipbuilding große Schiffe für die U.S. Navy produziert. Im Jahr 2021 fertigte die Werft den Zerstörer ‚Frank E. Petersen Jr‘ für die U.S. Marine. Obwohl Mississippi über viele Werften verfügt, welche kleine Schiffe produzieren, produziert keine dieser Werften komplexe Schiffe und nur eine der 14 Werften produziert regelmäßig. Der meiste Umsatz der Werften in Mississippi ist auf die Ingalls Werft zurückzuführen. In den letzten 20 Jahren produzierte die Werft 18 Zerstörer für die Marine und sieben weitere Aufträge wurden bereits erteilt.⁸²

Abbildung 8 Anzahl der Werften in Mississippi nach Typ



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Daten von ShipBuildingHistory

In Bezug auf Schifffahrt ist der Staat Mississippi nicht sonderlich relevant. Der Staat Mississippi verfügt über keinen Hafen in der Liste der 25 Häfen mit dem höchsten Gesamtumsatz und Massengutumsatz. In Bezug auf

⁷⁹ Vgl. MarineLog (2022): [Legendary Louisiana shipyard reopens as Avondale Global Gateway](#), abgerufen am 16.02.2023

⁸⁰ Vgl. BTS (2023): [2023 Port Performance Freight Statistics](#), abgerufen am 16.02.2023

⁸¹ Vgl. MARAD (2021): [The Economic Importance of the U.S. Private Shipbuilding and Repair Industry](#), abgerufen am 16.02.2023

⁸² Vgl. ShipBuildingHistory (2021): [Ingalls Shipbuilding](#), abgerufen am 16.02.2023

Containerumschlag schafft es der Gulfport in Mississippi auf Rang 25. Der Hafen hatte im Jahr 2022 einen Containerumschlag von 137,000 TEU.⁸³

3.2 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele

Aufgrund der hohen Anzahl von Werften und Häfen liegt der Fokus hauptsächlich auf staatlichen Zielen und Vorhaben. Zudem wurden die Projekte der größten Werften und Häfen beider Staaten berücksichtigt.

3.2.1 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele der USA

Auf nationaler Ebene haben die Vereinigten Staaten eine Vielzahl an Vorhaben und Zielen. Das U.S. DoT umfasst verschiedenste Behörden in den Bereichen Transport und Infrastruktur. Im Bereich der Seefahrt sind die betreffenden Behörden die MARAD und die Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation (GLS). Für das Jahr 2023 hat das DoT einen Performance Plan etabliert, welcher sich an die Ziele des strategischen Plans 2026 richtet. Die strategischen Ziele sind in sechs Kategorien unterteilt, welche sich in weitere Unterkategorien und Ziele unterteilen lassen. Weitere Informationen können dem U.S. DoT Strategic Plan 2022-2026 entnommen werden.⁸⁴

Abbildung 9 Die 6 Hauptziele des DoT



Quelle: <https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/images/Strategic%20Plan%20logo3.25.png>

Das DoT hat für das MARAD lediglich Performance Ziele für den Bereich ökonomische Stärke und globale Konkurrenzfähigkeit gesetzt. Die anderen Bereiche erhalten laut Performance Plan im Jahr 2023 keine gesonderte Aufmerksamkeit. Das erste Hauptziel der MARAD ist es, die Anzahl an Handelsschiffen zu erhöhen, welche unter U.S. Flagge fahren und im internationalen Handel tätig sind. Zudem möchte die MARAD die Durchsatzkapazität der Häfen bis zum Jahr 2026 um 10 % mindestens erhöhen. Im letzten Ziel für das Jahr 2023 möchte die MARAD die Verfügbarkeit von Crewmitgliedern erhöhen. Die MARAD erhofft sich die Schifffahrt mit dem Erreichen dieser Ziele langfristig zu stabilisieren.⁸⁵ Neben den Verpflichtungen, die das DoT für die MARAD gesetzt hat, hat auch die MARAD einen Report veröffentlicht. Dieser wurde im Februar 2020 dem Kongress vorgelegt. In diesem Report hat die MARAD 39 Ziele in vier

⁸³ Vgl. BTS (2023): [2023 Port Performance Freight Statistics](#), abgerufen am 16.02.2023

⁸⁴ Vgl. DoT (k.D.): [U.S. DoT Strategic Plan 2022-2026](#), abgerufen am 16.02.2023

⁸⁵ Vgl. DoT (2022): [Performance Plan 2023](#), abgerufen am 16.02.2023

Hauptkategorien festgelegt. Das Hauptziel ist es, wieder eine stärkere maritime Nation zu werden. Die MARAD hat ihre Ziele in die folgenden vier Kategorien unterteilt:

1. Stärkung der essenziellen maritimen Fähigkeiten für die nationale Sicherheit und das wirtschaftliche Wachstum
2. Bereitstellung von entsprechenden Kapazitäten an qualifizierten Arbeitnehmern zur Unterstützung der nationalen Sicherheitsstrategie
3. Verbesserung der Infrastruktur und Performance von U.S. Häfen
4. Vorantreiben maritimer Innovationen wie Automatisierung, Sicherheit, Umweltschutz und andere Bereiche

Weitere Informationen können dem Report der MARAD entnommen werden.⁸⁶

Des Weiteren hat die MARAD verschiedenste Programme in ihrem Budgetplan für das Jahr 2023 erwähnt. Diese Programme werden durch den Bipartisan Coast Guard Authorization Act of 2022 und dem U.S. Maritime (MARAD) Reauthorization Act finanziert. Diese beiden Acts sind Teil des National Defense Authorization Act (NDAA), welcher im Dezember 2022 vom U.S. Kongress bestätigt wurde und im nächsten Schritt vom Präsidenten unterzeichnet werden muss. Durch den Infrastructure Act erhält die MARAD bereits finanzielle Mittel in Milliardenhöhe. Für das Jahr 2023 soll sich die Summe auf 1,4 Milliarden USD belaufen. Der MARAD Reauthorization Act würde weitere 1,6 Milliarden USD zur Verfügung stellen. Diese 1,6 Milliarden USD sollen wie folgt unter den existierenden Programmen aufgeteilt werden:⁸⁷

Tabelle 5 Verfügbare Fördermittel für MARAD Programme laut MARAD Reauthorization Act

Programm	Verfügbares Budget in Millionen USD
Port Infrastructure Development Program	750
Maritime Environment and Technical Assistance Program	15
Maritime Security Program	318
Tanker Security Program	120
Small Shipyard Grant Program	30
U.S. Merchant Marine Academy	112,8
State Maritime Academies	53,7
Maritime Highways Program	15

Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Daten von [Commerce.Senate.gov](https://commerce.senate.gov)

Da der Act allerdings noch nicht rechtskräftig ist, beläuft sich das derzeitige Budget der MARAD auf nur 906 Millionen USD. Die größten Einbußen sind beim Port Infrastructure Development Program zu erkennen, welches für das Jahr 2023 ein Budget von 230 Millionen USD zur Verfügung gestellt bekommt. Im Folgenden werden die Programme kurz erläutert.

Das **Maritime Security Program (MSP)** zielt darauf ab, eine Handelsflotte von mindestens 60 Schiffen zu wahren. Diese Schiffe sollen die USA dabei unterstützen, ihren Ruf als maritime Nation zu verbessern und den internationalen Handel anzuregen. Außerdem soll diese Flotte dafür verwendet werden, kritisches militärisches Equipment im Falle eines Konfliktes oder nationalen Notstandes zu transportieren. Für das Jahr 2023 beläuft sich das Budget auf 318 Millionen USD.⁸⁸ Weitere detaillierte Informationen können auf der Webseite des MARAD nachgelesen werden.⁸⁹

Das **Port Infrastructure Development Program (PIDP)** stellt Fördergelder für den Ausbau der Infrastruktur von Häfen sowie die Sanierung von Hafenanlagen bereit. Ziel dieses Programms ist es, das wirtschaftliche Wachstum in den Hafenregionen anzuregen, die Sicherheit zu verbessern, Probleme des Klimawandels zu adressieren und die Lieferketten zu stärken. Für das Jahr 2023 wurde ein Budget von 230 Millionen USD freigegeben. Zudem erhält das Programm weitere Fördergelder in Höhe von 450 Millionen USD im Zuge des Infrastructure Acts. Damit beläuft sich das Gesamtbudget im Jahr 2023 auf 680 Millionen USD.⁹⁰ Weitere detaillierte Informationen können auf der Webseite des MARAD nachgelesen werden.⁹¹

⁸⁶ Vgl. MARAD (2020): [Goals and Objectives for a Stronger Maritime Nation](#), abgerufen am 23.02.2023

⁸⁷ Vgl. U.S. Senat (2022): [Bipartisan Coast Guard, MARAD Reauthorization, Washington State Priorities Heading to President's Desk as Part of NDAA](#), abgerufen am 16.02.2023

⁸⁸ Vgl. MARAD (2022): [FY 2023 Budget Proposal](#), abgerufen am 16.02.2023

⁸⁹ Vgl. MARAD (k.D.): [Maritime Security Program](#), abgerufen am 16.02.2023

⁹⁰ Vgl. MARAD (2022): [FY 2023 Budget Proposal](#), abgerufen am 16.02.2023

⁹¹ Vgl. MARAD (2023): [2023 Port Infrastructure Development Program](#), abgerufen am 16.02.2023

Das **U.S. Merchant Marine Academy Program (USMMA)** ist ein Förderprogramm zur Ausbildung von Talenten zu Offizieren und maritimen Leadern. Für das Jahr 2023 ist ein Budget von 99,7 Millionen USD vorgesehen. Dieses Budget dient dem Zwecke der Ausbildung von Offizieren und der Instandhaltung der Akademie.⁹² Weitere detaillierte Informationen können auf der Webseite der U.S. Merchant Marine Academy nachgelesen werden.⁹³

Das **America's Marine Highway Program (AMHP)** zielt darauf ab, die maritimen Wasserwege der USA instand zu halten und auszubauen. Zu den Wasserwegen gehören u.a. Flüsse, Kanäle, Buchten, Küsten und die Great Lakes. Für das Jahr 2023 wurde ein Budget von 10,8 Millionen USD festgesetzt.⁹⁴ Weitere detaillierte Informationen können auf der Webseite des MARAD nachgelesen werden.⁹⁵

Das **Maritime Environmental and Technical Assistance Program (META)** stellt Fördergelder für den Support von neuen Technologien, Innovationen sowie die Verbesserung der Energieeffizienz bereit. Für das Jahr 2023 belaufen sich die Fördergelder auf 10 Millionen USD, das sind 4 Millionen USD mehr als im Vorjahr.⁹⁶ Weitere detaillierte Informationen können auf der Webseite des MARAD nachgelesen werden.⁹⁷

Die **State Maritime Academics (SMA) Operations** sind ein Programm für die Unterstützung von maritimen Akademien. Das Budget ist für die Finanzierung des Flottenmanagements, der Logistik und Wartung von Ausbildungsschiffen vorgesehen. Das Budget für das Jahr 2023 beläuft sich auf 77,7 Millionen USD.⁹⁸

Das **Tanker Security Program** wurde erst im vergangenen Jahr im Rahmen des Consolidated Appropriations Act eingeführt. Dieses Programm soll dem U.S. Militär Zugang zu Tankern verschaffen, welche für den internationalen Handel verwendet werden. Für das Jahr 2023 stehen Fördermittel in Höhe von 60 Millionen USD zur Verfügung.⁹⁹

Des Weiteren zu erwähnen ist der **Assistance for Small Shipyards Grant**, welcher kleinen Werften finanzielle Zuschüsse gewährt. Für das Jahr 2023 beläuft sich das Budget auf 20 Millionen USD. Weitere Programme sind das **Ship Disposal Program** und das **Maritime Guaranteed Loan (Title XI) Program**.¹⁰⁰

Unter der Biden Administration wird dem Thema Klimaschutz wieder mehr Aufmerksamkeit geschenkt. Das Department of Transportation hat in Kollaboration mit dem Department of Energy, dem Department of Housing and Urban Development und der Environmental Protection Agency eine Klimastrategie entworfen. Die Blaupause zur Dekarbonisierung des Transportwesens analysiert den derzeitigen nationalen Stand und setzt Ziele und Maßstäbe für den zukünftigen Klimaschutz. Laut dem Bericht wird ein Drittel der U.S. Treibhausgase durch das Transportwesen verursacht. Ein Hauptteil dabei entfällt auf PKWs. Lediglich 3 % der Treibhausgasemissionen des Transportwesens werden durch das maritime Segment verursacht. Trotzdem sieht die nationale Strategie Veränderungsbedarf in der Schifffahrt. Die USA wollen die internationale Zero-Emission Shipping Mission (ZESM) weiter unterstützen.¹⁰¹ Diese ZESM ist eine internationale Mission, welche es sich als Ziel gesetzt hat die Schifffahrt zu Dekarbonisieren. Unter anderem sollen bis zum Jahr 2030 5 % der internationalen Tiefseeflotte umgerüstet werden, sodass sie in der Lage wären Zero-Emission Kraftstoffe zu verwenden.¹⁰² Die Strategie zur Dekarbonisierung sichert der maritimen Industrie Unterstützung in der Forschung und Entwicklung im Bereich nachhaltiger Kraftstoffe und Technologien zu. Dazu gehört u.a. die Forschung an nachhaltigen flüssigen und gasförmigen Kraftstoffen wie beispielsweise Wasserstoff oder elektrische Alternativen. Zudem sollen Subventionen initiiert werden, welche es kommerziellen Schifffahrtsunternehmen erleichtern soll, ihre Flotten umzurüsten. Bis zum Jahr 2050 möchten die Vereinigten Staaten von Amerika das Ziel einer klimaneutralen Schifffahrt erreichen.¹⁰³

Im Zuge des National Defense Authorization Act und des Consolidated Appropriations Act nimmt auch die U.S. Navy Investitionen im Jahr 2023 vor. Für Investitionen in die U.S. Flotte sieht das Budget einen Betrag von 27,9 Milliarden USD vor. In diesem Jahr plant die Navy insgesamt acht neue Schiff in Auftrag zu geben. Zu diesen Schiffen gehören zwei Angriffs-U-Boote, zwei Zerstörer, eine Fregatte, ein leichtes Amphibienkampfschiff, ein Ölversorgungsschiff und ein

⁹² Vgl. MARAD (2022): [FY 2023 Budget Proposal](#), abgerufen am 16.02.2023

⁹³ Vgl. U.S. Merchant Marine Academy (k.D.): [Academics](#), abgerufen am 16.02.2023

⁹⁴ Vgl. MARAD (2022): [FY 2023 Budget Proposal](#), abgerufen am 16.02.2023

⁹⁵ Vgl. MARAD (2023): [U.S. Marine Highway Program](#), abgerufen am 16.02.2023

⁹⁶ Vgl. MARAD (2022): [FY 2023 Budget Proposal](#), abgerufen am 16.02.2023

⁹⁷ Vgl. MARAD (2022): [Maritime Environmental and technical Assistance Program](#), abgerufen am 16.02.2023

⁹⁸ Vgl. MARAD (2022): [FY 2023 Budget Proposal](#), abgerufen am 16.02.2023

⁹⁹ Vgl. MARAD (2022): [FY 2023 Budget Proposal](#), abgerufen am 16.02.2023

¹⁰⁰ Vgl. MARAD (2022): [FY 2023 Budget Proposal](#), abgerufen am 16.02.2023

¹⁰¹ Vgl. Department of Energy (2023): [The U.S. National Blueprint for Transportation Decarbonization](#), abgerufen am 23.02.2023

¹⁰² Vgl. Mission Innovation (2022): [Action Plan for the Zero-Emission Shipping Mission](#), abgerufen am 23.02.2023

¹⁰³ Vgl. Department of Energy (2023): [The U.S. National Blueprint for Transportation Decarbonization](#), abgerufen am 23.02.2023

Rettungsschiff. Auch in den nächsten Jahren sind Investitionen geplant. Innerhalb der nächsten fünf Jahre plant die U.S. Navy 50 neue Schiffe zu beschaffen.¹⁰⁴

Die Gouverneure der Golfregion haben eine Strategie für eine nachhaltigere Küstenregion veröffentlicht. Diese Strategie wurde bereits 2021 verabschiedet. Unterzeichnet wurde der Resilient Plan von den Gouverneuren der Staaten Alabama, Florida, Louisiana, Mississippi und Texas. Die Strategie beinhaltet u.a. Pläne für das Sammeln und Überwachen von Daten. Weitere Ziele beinhalten Aktionen zum Thema Wasserqualität und Wassermanagement. Auch die Bergung und adäquate Entsorgung von Schiffwracks ist in dem Plan berücksichtigt. Weitere Informationen können dem Plan der Golf von Mexiko Allianz entnommen werden.¹⁰⁵

3.2.2 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele in Louisiana

Private Unternehmen aber auch staatliche Instanzen haben für das Jahr 2023 Investitionen im Bereich Schifffahrt und Schiffbau angekündigt. Die Avondale Werft war seit den 1930er Jahren eine der größten Werften der USA. Die Werft produzierte mehr als 2.500 Schiffe, davon eine Vielzahl für die U.S. Navy. Im Jahr 2014 musste die Werft allerdings schließen.¹⁰⁶ Die Werft wurde im Jahr 2018 von dem Unternehmen T. Parker Host erworben. T. Parker Host ist ein maritimer Dienstleister, welcher u.a. eine Vielzahl von Terminals in den USA betreibt. Das Unternehmen transformierte die Werft in ein Logistikzentrum. Das Logistikzentrum erstreckt sich über eine Fläche von mehr als einem Quadratkilometer und verfügt über ein 130.000 m² großes transformierbares Lagerhaus. Das Logistikzentrum hat direkte Anbindungen an den Mississippi und verfügt über eine Schienen- und Straßenanbindung.¹⁰⁷ Laut einer Studie des Kathleen Babineaux Blanco Public Policy Center soll das Logistikzentrum einen bedeutenden Einfluss auf die Wirtschaft des Staates haben. Bis zum Jahr 2026 soll das Logistikzentrum 6.000 Jobs schaffen, davon 3.000 im direkten Zusammenhang mit dem Logistikzentrum. Bis zum Jahr 2045 soll das Avondale Global Gateway einen kumulierten wirtschaftlichen Einfluss von mehr als 32 Milliarden USD haben. Derzeit wird das Logistikzentrum allerdings noch errichtet. Das Projekt soll im Jahr 2026 fertiggestellt werden, wobei erste Terminals bereits eröffnet wurden. Bis zum Jahr 2026 sollen knapp 900 Millionen USD für den Ausbau des Logistikzentrums investiert werden.¹⁰⁸ Dieses ökonomische Potenzial hat der Staat Louisiana erkannt. Im Januar 2023 gab der Port of South Louisiana bekannt, dass der Hafen das Gebäude des Logistikzentrums Avondale Global Gateway erworben habe. Der Hafen plant eine langfristige Partnerschaft mit dem Unternehmen T. Parker Host, welches das Terminal betreiben sollen. Von der Akquise des Logistikzentrums erhofft sich der Staat Louisiana wirtschaftliche Entwicklungen positiv vorantreiben zu können.¹⁰⁹

Auch der Hafen von New Orleans plant weitere Expansionen. Derzeit ist der Hafen von New Orleans der einzig bedeutende Containerhafen des Staates Louisiana. Im nationalen Vergleich spielt der Hafen in Bezug auf Containerfracht allerdings nur eine untergeordnete Rolle. Durch die geographische Lage ist die Stadt New Orleans ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt und könnte den Transport von Waren zwischen dem Golf von Mexiko und dem Inland erleichtern. Laut einer aktuellen Studie verliert der Port of New Orleans an Bedeutung. Eine Szenarioanalyse stellte dar, dass innerhalb von einem Jahrzehnt mehr als 10.000 Jobs im Staat verloren gehen und der wirtschaftliche Output um 10 Milliarden USD sinken könnte, sollte das internationale Terminal nicht ausgebaut und für große Schiffe nutzbar gemacht werden können.¹¹⁰ Aus diesem Grund hat sich der Gouverneur John Bel Edwards dazu entschlossen, den Hafen von New Orleans zu erweitern. Dazu ging der Staat Louisiana im Dezember 2022 eine öffentlich-private Partnerschaft ein. Zusammen mit dem amerikanischen Terminalbetreiber Ports America und dem Schweizer Unternehmen Mediterranean Shipping Co. möchte der Staat Louisiana das neue 1,8 milliardenteure internationale Terminal errichten. Die privaten Partner steuern dem Projekt 800 Millionen USD bei. Der Rest wird durch den Port of New Orleans und staatliche Fördergelder finanziert. Das Projekt befindet sich derzeit in der Planungsphase und soll im Jahr 2028 fertiggestellt werden. Der Bau soll im Jahr 2025 beginnen. Das Terminal soll auf einen jährlichen Warenumsatz von 2 Millionen TEU ausgelegt sein. Damit könnte der Hafen von New Orleans zu einem der größten Containerhäfen der USA werden. Zudem soll der Hafen Schiffen jeglicher Größe den Zugang ermöglichen, da der Hafen über den Mississippi Tiefseekanal erreichbar sein wird. Der Staat Louisiana erhofft sich den Im- und Export durch die neue Hafenanlage drastisch zu erhöhen. Bis zum Jahr 2050 soll der Hafen mehr als 17.000 neue Jobs im Staat schaffen.¹¹¹ Der Staat Louisiana möchte für den Umbau des Terminals nachhaltige Aspekte berücksichtigen. Das Terminal soll mit Shore Power Equipment ausgestattet werden. Dies erlaubt es angedockten Schiffen ihre Dieselmotoren abzuschalten und Elektrizität über das Festland zu erhalten. Dies soll den

¹⁰⁴ Vgl. Congressional Research Service (2022): [Navy Force Structure and Shipbuilding Plans](#), abgerufen am 24.02.2023

¹⁰⁵ Vgl. Gulf of Mexico Alliance (2021): [Governor's Action Plan](#), abgerufen am 02.03.2023

¹⁰⁶ Vgl. ShipBuildingHistory (2021): [Avondale Shipyards](#), abgerufen am 16.02.2023

¹⁰⁷ Vgl. Business Wire (2022): [T. Parker Host launches Avondale Global Gateway](#), abgerufen am 16.02.2023

¹⁰⁸ Vgl. Stephen R. Barnes (2022): [Economic Impact of the Avondale Marine](#), abgerufen am 16.02.2023

¹⁰⁹ Vgl. Seatrade Maritime News (2023): [Port SL acquiring Avondale Global Gateway logistics facility](#), abgerufen am 16.02.2023

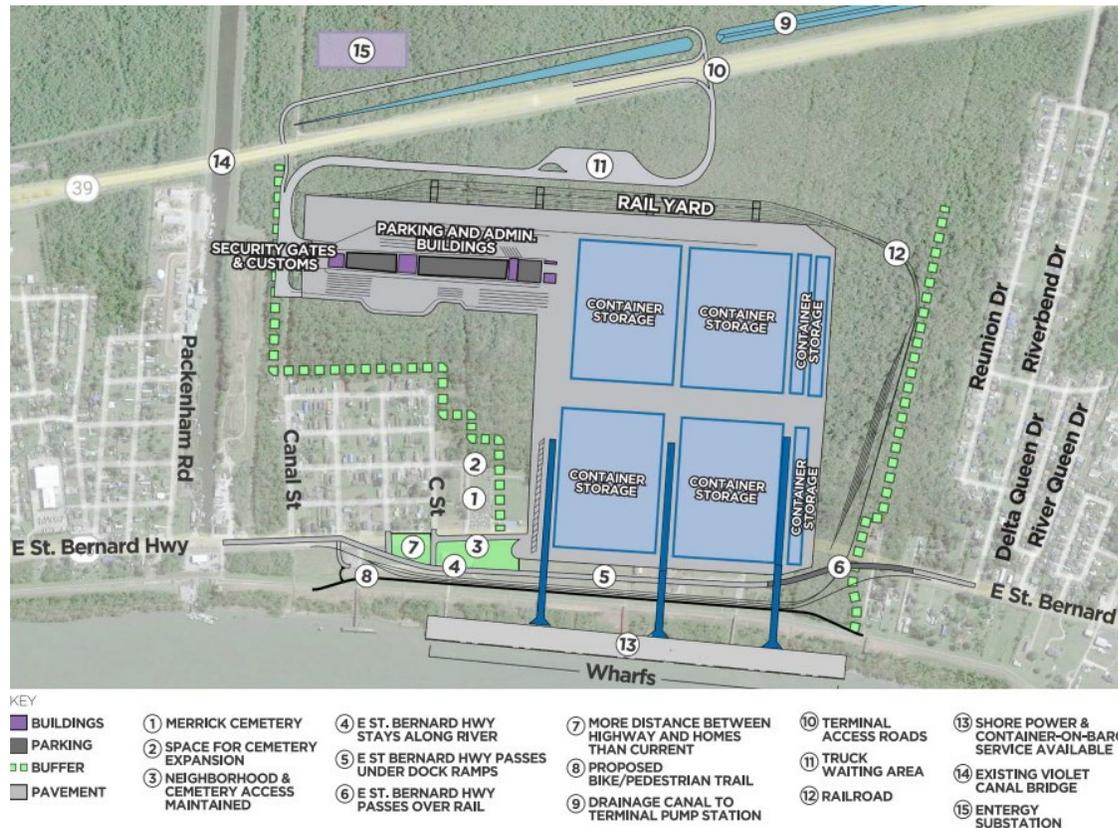
¹¹⁰ Vgl. Port of New Orleans (2022): [Design Update](#), abgerufen am 23.02.2023

¹¹¹ Vgl. Work Boat (2022): [Louisiana governor announces \\$1.8 billion Port of N.O. expansion](#), abgerufen am 16.02.2023

ökologischen Fußabdruck der Einrichtungen deutlich verbessern – diese Maßnahme soll die Emissionen von angedockten Schiffen um bis zu 98 % verringern können.

Brandy D. Christian, CEO und Präsident des Hafens, kündigte an, weitere grüne Technologien berücksichtigen zu wollen, um zur Dekarbonisierung der Transportindustrie beizutragen. Dafür plant der Hafen von New Orleans eine Partnerschaft mit dem Unternehmen Entergy Louisiana einzugehen.¹¹² Die folgende Grafik zeigt das Gelände des internationalen Terminals des Hafens von New Orleans auf Basis eines Onlineportals für Kartierung.

Abbildung 10 Terminal Full Buildout Draft



Quelle: Port of New Orleans (2022): [Design Update](#), abgerufen am 23.02.23

Durch die derzeitigen Sanktionen gegen Russland mussten viele Länder ihre Energiequellen diversifizieren. Viele EU-Länder erhoffen sich durch Liquefied Natural Gas (LNG) den Energiebedarf decken zu können. Ein Hauptproduzent von LNG sind die USA, welche neben Qatar aktuell der größte Exporteur sind. Das größte LNG Terminal befindet sich in Louisiana im Hafen von Cameron Parish. Im Jahr 2022 konnte das Unternehmen Cheniere, welche das Terminal bewirtschaftet, einen Gewinn von mehr als 2,5 Milliarden USD ausweisen. Ein Teil des Gewinnes soll für die Errichtung weiterer LNG-Terminals verwendet werden. Weitere Unternehmen planen ebenfalls die Errichtung von LNG-Terminals. Diese sollen u.a. im Plaquemines Parish und südlich der Stadt New Orleans in Louisiana entstehen.¹¹³

Im Januar 2023 hat der Gouverneur von Louisiana eine erneuerte Form des Masterplans für eine nachhaltige Küste veröffentlicht. Der Staat Louisiana musste in den vergangenen Jahrzehnten Landverluste durch den steigenden Meeresspiegel hinnehmen. Der Staat versucht diesem entgegenzuwirken, da dies wichtiger Lebensraum für eine Vielzahl von Tierarten, aber auch die Heimat von Millionen von Menschen ist. Die Stadt New Orleans ist beispielsweise stark von diesem Problem betroffen, da sie aus drei Himmelsrichtungen von Wasser umgeben ist. Insgesamt sind jährlich mehr als 2 Millionen LouisianerInnen von Überschwemmungen bedroht. Der Masterplan stellt in verschiedenen Szenarien dar, welche Auswirkungen die klimatischen Veränderungen auf den Staat Louisiana haben könnten. Je nach Szenario könnten jährlich 14.000-22.000 Gebäude beschädigt werden. Dies könnte zu einem jährlichen Schaden in Höhe von 15-24 Mrd.

¹¹² Vgl. Port Technology (2022): [Port NOLA Louisiana International Terminal to be equipped with shore power](#), abgerufen am 03.03.2023

¹¹³ Vgl. Maritime Executive (2023): [Projects Seek to Further Grow. U.S. LNG Export Capacity](#), abgerufen am 01.03.2023

USD führen. In einem Best-Case-Szenario würde der Landverlust innerhalb der nächsten 50 Jahre eine Fläche von 2.849 Quadratkilometern umfassen. Im schlimmsten Fall gehen Experten von einem Landverlust von 7.770 Quadratkilometern aus. Außerdem prognostizieren Experten, dass die Anzahl an Hurrikans in den nächsten Jahren durch klimatische Veränderungen ansteigen werden. Dies würde zu fatalen Schäden führen und ein Worst-Case-Szenario wahrscheinlicher machen. Um diesen Auswirkungen entgegenzusteuern, hat der Gouverneur Louisianas ein Budget eingerichtet, welches über die nächsten 50 Jahre 50 Milliarden USD bereitstellt.¹¹⁴ Die folgende Grafik zeigt die Allokation des Budgets. Weitere detailliertere Informationen können dem Masterplan entnommen werden.

Abbildung 11 Funding by Project Type in USD



Quelle: State of Louisiana (2023): [Master Plan for a sustainable Coast](#), abgerufen am 20.02.2023

Dies hat indirekte Einflüsse auf den Schiffbau und die Schifffahrt. Um dieses Projekt umzusetzen, werden spezielle Schiffe und Ausstattung benötigt, wie beispielsweise Baggerschiffe. Die ersten Projekte wurden bereits gestartet. Im Jahr 2023 möchte der Staat Louisiana Maßnahmen treffen, um dafür zu sorgen, dass die Seen um New Orleans separiert bleiben. Zudem plant der Staat 28,5 Quadratkilometer verlorenes Land wiederherzustellen. Dafür wurden zusätzliche Fördermittel in Höhe von 527 Millionen USD freigegeben.¹¹⁵

Ende Februar 2023 hat die Biden-Harris Administration erstmals erste Schritte im Bereich Offshore Windenergie im Golf von Mexiko unternommen. Zuvor wurden viele Studien durchgeführt und über die Thematik debattiert, es wurde allerdings nie ein konkreter Entschluss gefasst. In einem Statement veröffentlichte die Biden-Harris Administration ihre Pläne. Die Golfregion hat das Potenzial mehr als 1,3 Millionen Haushalte mit Strom aus Windenergie zu versorgen. Das Innenministerium möchte Flächen an der Küste vor Louisiana und Texas ausweisen, welche für diese Zwecke verwendet werden können. Bis zum Jahr 2030 möchte Präsident Biden Offshore Windparks mit einer Kapazität von 30 Gigawatt (GW) errichten. Bis zum Jahr 2035 sollen schwimmende Offshore Windparks mit einer Kapazität von 15 GW errichtet werden. Der Staat Louisiana möchte den Ausbau aktiv vorantreiben und plant daher dem Federal-State Offshore Wind Implementation Partnership beizutreten. Die U.S. Regierung verspricht Fördermittel in Milliardenhöhe.¹¹⁶

3.2.3 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele in Mississippi

Auch der Staat Mississippi plant und führt derzeit einige Projekte durch. Die Werft Bollinger Shipyards gab letztes Jahr bekannt die VT Halter Marine Werft in Mississippi zu akquirieren. Bei der Übernahme erwarb Bollinger neben den Gebäuden auch die derzeitigen Aufträge der Werft. Dazu gehören u.a. Aufträge für die U.S. Marine und die Küstenwache. Die U.S. Küstenwache hatte zuvor Design- und Entwicklungsprogramme im hohen dreistelligen Millionenbetrag an die Werft vergeben. Dazu gehören das Polar Security Cutter (PSC) und Auxiliary Personnel Lighter-Small (APL(S)) Programm. Bestandteil des PSC-Programms ist das Design des ersten schweren Eisbrechers für die U.S. Küstenwache. Der Vertrag umfasst mehr als 745 Millionen USD und könnte bei Erfolg um zwei weitere Eisbrecher auf 1,9 Milliarden USD

¹¹⁴ Vgl. State of Louisiana (2023): [Master Plan for a sustainable Coast](#), abgerufen am 20.02.2023

¹¹⁵ Vgl. DredgeWire (2022): [These projects will build 11 square miles of new Louisiana wetlands by next year](#), abgerufen am 16.02.2023

¹¹⁶ Vgl. White House (2023): [Factsheet Expand Offshore Wind](#), abgerufen am 03.03.2023

erweitert werden. Ein weiteres Projekt umfasst den Bau eines Forschungsschiffes der Klasse Pathfinder für das U.S. Militär. Diese Programme werden zukünftig durch die Bollinger Werft weitergeführt.¹¹⁷

Der Hafen der Stadt Gulfport ist der bedeutendste des Staates. Ende letzten Jahres hat der Hafen eine neue Strategie für die nächsten fünf Jahre veröffentlicht. Der Hafen möchte seine Relevanz und den Warenumsatz erhöhen. Neben wirtschaftlichen Zielen hat das Management auch Ziele im Bereich Sicherheit, Nachhaltigkeit und des Ausbaus der Infrastruktur gesetzt. Der strategische Plan kann auf der Webseite des Staates Mississippi eingesehen werden.¹¹⁸ Um diese Ziele zu erreichen, hat der Hafen bereits erste Projekte initiiert. Das Access Project soll den existierenden Transportkorridor modernisieren, um die Sicherheit und Effizienz zu erhöhen. Der Korridor ist essenziell für die den Transport von öffentlicher und militärischer Fracht. Der Bau soll voraussichtlich im April 2023 beginnen und im Dezember 2024 abgeschlossen werden.¹¹⁹ Um die Konkurrenzfähigkeit des Hafens zu gewährleisten, werden derzeit Baggerarbeiten in der Hafenanlage und dem Kanal durchgeführt. Derzeit hat der Kanal eine Tiefe von 36 Feet, was knapp 11 Metern entspricht. Um den Hafen auch für größere Schiffe erreichbar zu machen, plant der Hafen weitere Baggerarbeiten. Der Kanal soll eine Tiefe von 47 Fuß (14 Meter) erreichen. Da die Kosten von Baggerarbeiten im Hafengelände in der Regel vom Staat getragen werden, holt der Hafen derzeit die nötigen Genehmigungen und Bewilligungen für das Vorhaben ein.¹²⁰ Bereits im Jahr 2017 wurde die Entscheidung getroffen, den Hafen zu erweitern. Geplant ist eine Erweiterung um mehr als einen Quadratkilometer. Allerdings wurden seit der Entscheidung durch die Army Corps of Engineers keine weiteren Schritte eingeleitet.¹²¹

Im Jahr 2017 hat der damalige Gouverneur des Staates Mississippi eine Ocean Task Force gegründet. Aufgabe dieser Task Force war es, Expertise für die Entwicklung eines maritimen Masterplans zu liefern. Dabei sollte ein Economic Development Plan entwickelt werden, um die maritime Industrie zu stärken und Synergien zwischen U.S. Militär und Staat zu bilden. Besonderer Fokus sollte dabei auf Forschung und Entwicklung in den folgenden Bereichen liegen: Ozeanographie, unbemannte maritime Fahrzeuge und maritime wissenschaftliche Forschung.¹²² Zu jedem dieser Punkte wurde eine gesonderte Strategie entworfen. Die Strategie zur Stärkung der militärischen-wirtschaftlichen Beziehung kann auf der Webseite der Mississippi Enterprise for Technology (MSET) eingesehen werden.¹²³ Auch die Strategie zu Unmanned Maritime Systems (UMS) kann auf der Webseite des MSET eingesehen werden.¹²⁴ Um diese Ziele zu erreichen, wurde das Roger F. Wicker Center for Ocean Enterprise errichtet. Der Bau des Zentrums wurde Ende 2022 abgeschlossen und das Zentrum soll in diesem Jahr offiziell eröffnet werden. Das Zentrum wird von der University of Southern Mississippi betrieben und soll Partnerschaften zwischen Regierung, Militär, Industrie, Forschung und Bildung etablieren und stärken. Das Zentrum befindet sich in der Hafenanlage von Gulfport, 120 km entfernt von New Orleans, LA und Mobile, AL. Auf einer Fläche von 5.800 m² bietet das Roger F. Wicker Center for Ocean Enterprise Büroflächen, eine spezialisierte Fertigungswerkstatt und ein Testgelände für die Schifffahrt und den Schiffbau. Das Zentrum beheimatet Startups und Forschungsteams, welche u.a. an fortgeschrittenen UMS, Ocean Data Science und maritime Cybersecurity forschen. Außerdem beheimatet das Zentrum das Marine Research Center der University of South Mississippi, welche diverse Studien- und Ausbildungsprogramme anbietet.¹²⁵

Im Jahr 2019 wurde das Unternehmen SeaAhead Inc. beauftragt, das maritime Cluster in Mississippi zu analysieren. Ziel dieser Studie war es, die Blue Economy besser zu verstehen und Maßnahmen für den Ausbau zu definieren. Um ein starkes Cluster in Mississippi zu etablieren, sollte sich Mississippi laut der Studie auf drei Hauptziele fokussieren: Konzentrierte Forschung, das Hauptforschungslabor der USA im Bereich Prototyping und Testing der Blue Economy werden und gezielt Services wie Forschung & Entwicklung für die Blue Economy anbieten. Dabei sieht SeaAhead die folgenden Bereiche als Erfolgsträger: Unmanned Maritime Systems, Ocean-friendly plastics, Precision aquaculture, Smart ports, Coastal Data und Sea-space systems. Innerhalb der nächsten Jahre soll mit Hilfe der Stadt Gulfport und der University of Southern Mississippi die Downtown von Gulfport in einen Blue Economy Innovation District transformiert werden.¹²⁶

Mississippi, insbesondere die Gegend um Gulfport, beheimatet eine Vielzahl von nationalen Forschungsinstitutionen. Darunter auch das NOAA-Office of Coast Survey. Das NOAA führt derzeit einige Vermessungsprojekte durch. In diesem Jahr soll der Mississippi Intercoastal Waterway vermessen und überprüft werden. Ziel ist es Wracks oder Hindernisse zu

¹¹⁷ Vgl. USNI News (2022: [Bollinger Closes \\$15 Acquisition of Halter Marine](#), abgerufen am 16.02.2023

¹¹⁸ Vgl. Port of Gulfport (k.D.): [5-Year Strategic Plan](#), abgerufen am 16.02.2023

¹¹⁹ Vgl. Port of Gulfport (2021): [Access Project](#), abgerufen am 16.02.2023

¹²⁰ Vgl. Port of Gulfport (k.D.): [Current Projects](#), abgerufen am 16.02.2023

¹²¹ Vgl. Port of Gulfport (k.D.): [Future Projects](#), abgerufen am 16.02.2023

¹²² Vgl. State of Mississippi (2017): [Governor Bryant's Ocean Task Force](#), abgerufen am 16.02.2023

¹²³ Vgl. Mississippi Enterprise for Technology (2017): [Mississippi's Defense-Related Blue Economy](#), abgerufen am 03.03.2023

¹²⁴ Vgl. Mississippi Enterprise for Technology (2017) [Unmanned Maritime Systems \(UMS\) in Mississippi](#), abgerufen am 03.03.2023

¹²⁵ Vgl. University of Southern Mississippi (k.D.): [Roger F. Wicker Center for Ocean Enterprise](#), abgerufen am 03.03.2023

¹²⁶ Vgl. SeaAhead (k.D.): [A Narrative for The University of Southern Mississippi's Role in the Mississippi Gulf Coast's New Blue Economy](#), abgerufen am 16.02.2023

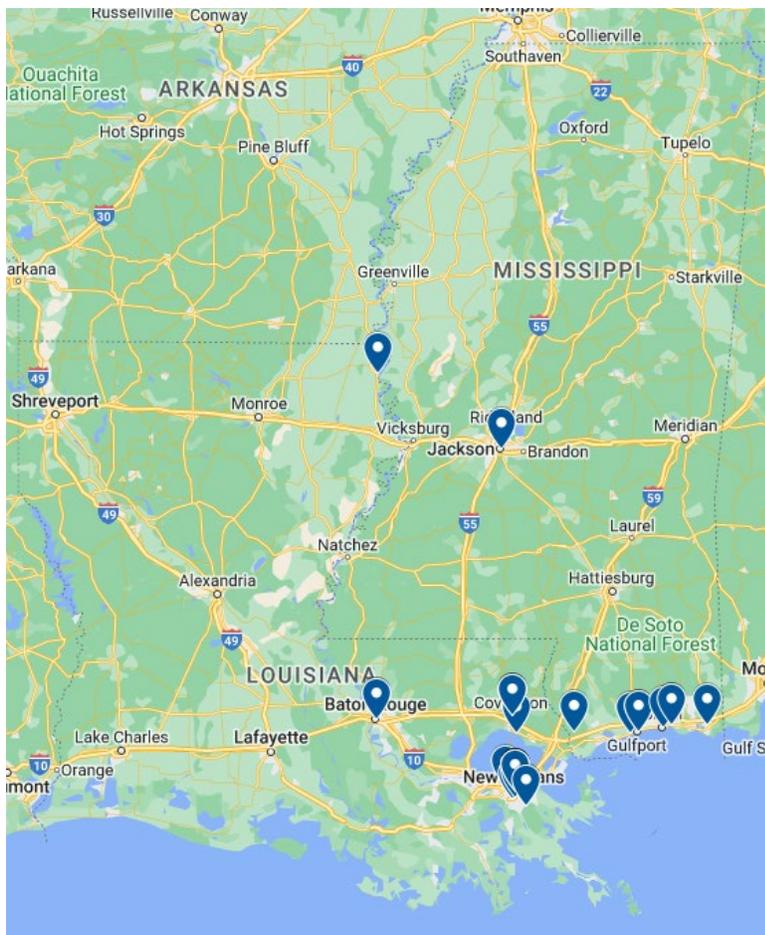
entfernen und potenzielle Schadensquellen zu eliminieren. Dadurch soll eine sichere Schifffahrt garantiert werden. Zur Durchführung dieses Projektes werden Schiffe mit spezieller Messtechnik benötigt.¹²⁷

3.3 Informationen zur Wettbewerbssituation

Die Schifffahrt- und Schiffbauindustrie in Louisiana und Mississippi ist gut vernetzt und Unternehmen versuchen für den gemeinsamen Nutzen zu kollaborieren. Die Konkurrenzsituation für Zulieferer kann daher als moderat eingeschätzt werden. Werften, Häfen und Redereien werden als potenzielle Kunden und nicht als Mitbewerber betrachtet. Allerdings haben diese in einigen Fällen eigene Entwicklungs- und Forschungsabteilungen in diesem Bereich. Da selbst die Segmente Technologien für den Klimaschutz und die maritime Digitalisierung sehr umfassend sind, wird in diesem Kapitel lediglich ein allgemeiner Überblick zur Wettbewerbssituation gegeben. Detailliertere Informationen können den teilnehmerspezifischen Marktdaten entnommen werden. Laut übereinstimmenden Aussagen der Experteninterviews ist die Industrie offen für Kollaborationen und der Wettbewerb kann als gering bis moderat eingestuft werden.

Da der Schiffbau und die Schifffahrt eine hochtechnisierte und spezifische Industrie sind, agieren viele Unternehmen national oder international. Sowohl Mississippi als auch Louisiana fördern gezielt die Gründung von Startups im Bereich Blue Economy. Die Staaten erhoffen sich dadurch eine stärkere Clusterbildung in der Zukunft. Im Anhang II – Wettbewerbssituation findet sich eine Übersicht an Unternehmen, welche auf dem Markt in Louisiana und Mississippi aktiv sind. Die Unternehmen haben nicht zwingend eine Niederlassung in den jeweiligen Staaten. Die folgende Karte illustriert in welchen Bereichen sich die meisten Unternehmen niedergelassen haben.

Abbildung 12 Übersicht Wettbewerbssituation



Quelle: Eigene Darstellung

¹²⁷ Vgl. NOAA Office of Coast Survey (k.D.): [NOAA Hydrographic Survey Projects 2023](#), abgerufen am 16.02.2023

3.4 Marktpotenziale und Marktchancen

Die Vereinigten Staaten von Amerika können als politisch stabiles Land gesehen werden. Dies bildet die Grundvoraussetzung für Investitionen und erfolgreiche Geschäftsbeziehungen. Auch die allgemeine wirtschaftliche Lage der größten Volkswirtschaft der Welt erholt sich weiterhin positiv von der Corona Pandemie und der hohen Inflationsrate. Gesamtwirtschaftlich betrachtet sind die Vereinigten Staaten ein attraktives Expansionsziel. Die Schifffahrt- und Schiffbauindustrie ist traditionell stark in Louisiana und Mississippi vertreten. Da rund 1 % der Bevölkerung direkt im Schiffbau beschäftigt sind, erhält die Industrie besondere Aufmerksamkeit der Politik. Der ehemalige Gouverneur richtete sogar eine Task Force zur Stärkung der Blue Economy ein. Um diese Ziele zu erreichen, wird der Wirtschaftsentwicklung besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Dies eröffnet deutschen Unternehmen weitreichende Chancen, wie beispielsweise den Zugang zu Förder- oder Inkubatorprogrammen sowie zu potenziellen finanziellen Zuwendungen. Die staatlichen Regierungen versuchen Partnerschaften zwischen privaten, staatlichen und militärischen Instanzen direkt zu fördern. Dies kann es deutschen Unternehmen ermöglichen, langfristige und lukrative Kollaborationen einzugehen. Insbesondere im Schiffbau sind staatliche Instanzen wie die Marine oder Küstenwache Hauptauftraggeber. Verträge mit diesen Instanzen können deutsche Unternehmen lukrative Geschäftsmöglichkeiten bieten. Durch die Biden-Harris Administration hat der Klima- und Umweltschutz in den USA wieder mehr Aufmerksamkeit gewonnen. Daraus resultieren staatliche Vorgaben im Bereich Klimaschutz. Das Energieministerium hat beispielsweise eine Strategie zur Dekarbonisierung der Transportindustrie veröffentlicht. Diese Strategie versetzt staatliche und lokale Instanzen in Handlungszwang. Davon könnten deutsche Unternehmen profitieren, da U.S. Unternehmen und Instanzen kurz- und mittelfristig Investitionen in diesem Bereich tätigen müssen, um den gesetzlichen Vorgaben konform zu werden.

Wirtschaftlich betrachtet spielen sowohl der Schiffbau als auch die Schifffahrt eine maßgebliche Rolle in der Wirtschaft der beiden Staaten. Das Volumen des internationalen Warenhandels steigt im Zuge der Globalisierung stetig. Durch die geographische Lage der beiden Staaten haben sich viele Häfen in der Region angesiedelt. Dies verspricht die Zuwanderung von Industriebetrieben, um die Lieferwege so effizient wie möglich zu gestalten. Um den Bedürfnissen der Unternehmen gerecht zu werden, tätigen die Häfen Investitionen in Milliardenhöhe. Dies eröffnet deutschen Unternehmen vielversprechende Möglichkeiten. Die Häfen wollen ihre Effizienz steigern, was u.a. durch Digitalisierung erfolgen kann. Durch die Net-Zero Initiative der U.S. Regierung sind die Häfen zudem dazu verpflichtet den Klimaschutz zu berücksichtigen. Dies eröffnet deutschen Unternehmen Marktchancen, da kurz- und mittelfristig ein Bedarf für Technologien zum Klimaschutz und der maritimen Digitalisierung benötigt werden. Ein weiterer Vorteil ist, dass die Industrie stark vom Staat gefördert wird. Dies gibt deutschen Unternehmen ein gewisses Maß an Sicherheit, da der Staat weniger von wirtschaftlichen Schwankungen betroffen ist und das Risiko von Zahlungsunfähigkeit äußerst gering ist. Der Schiffbau- und Schifffahrtmarkt soll in den folgenden Jahren ein moderates Wachstum erfahren. Derzeit befindet sich der Markt allerdings noch in der Erholungsphase von den kürzlich überwundenen Krisen. Dadurch soll der Markt im aktuellen Jahr ein überdurchschnittlich starkes Wachstum verzeichnen. Diese Phase des Aufschwungs kann von deutschen Unternehmen genutzt werden, um sich auf dem Markt zu etablieren. Obwohl die Schifffahrt und der Schiffbau bereits seit Jahrhunderten existieren, findet derzeit ein bedeutender Wandel statt. Umweltschutzmaßnahmen und der Trend der Digitalisierung zwingen die Industrie zu einem Wandel. Diese Märkte waren in der Vergangenheit stark traditionell geprägt. Der derzeitige Wandel formt neue Marktsegmente, in denen eine Pionierstimmung herrscht. Dies ermöglicht es deutschen Unternehmen sich auf einem jahrhundertealten Markt zu etablieren, da die Wettbewerbssituation derzeit moderat ist. In den Marktsegmenten maritime Digitalisierung und maritime Umweltechnologien gibt es derzeit noch keine klaren Hierarchien. Deutsche Unternehmen haben die Chance den Markt von Beginn an zu beeinflussen und zu prägen. Mit über 70 Werften und sechs international relevanten Häfen verfügen die beiden Staaten über eine Vielzahl potenzieller Kunden. Die Dichte an Werften und Häfen ist in Louisiana und Mississippi enorm hoch, was es deutschen Unternehmen ermöglicht ein starkes Netzwerk aufzubauen. Zudem verfügen die Staaten über eine hohe Anzahl von potenziellen Arbeitskräften. Da beide Staaten über keinen gesonderten Mindestlohn verfügen, eröffnen sich Chancen für deutsche Unternehmen. Deutsche Mindestlöhne und soziale Vorteile sind in den USA eine Seltenheit. Durch diese Vorteile haben deutsche Unternehmen gute Chancen hochqualifizierte Arbeitskräfte zu rekrutieren. Auf der anderen Seite können personalintensive Tätigkeiten vergleichsweise kostengünstig durchgeführt werden.

Die deutsche Ingenieurskunst genießt in den USA einen ausgezeichneten Ruf. Dies ermöglicht es deutschen Unternehmen einen weiteren Wettbewerbsvorteil zu erlangen. Um konkurrenzfähig zu bleiben und gesetzliche Vorgaben zu erfüllen, müssen Werften und Häfen in den Südstaaten aufrüsten, dies ermöglicht es deutschen Unternehmen langfristige Kooperationen einzugehen. Insbesondere der Net-Zero Plan im Transportwesen eröffnet vielversprechende Marktchancen im Bereich alternativer Treibstoffe. Louisiana und Mississippi haben der Forschung und Entwicklung in der Blue Economy besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Insbesondere die University of Southern Mississippi hat einen starken Forschungsschwerpunkt in dem Bereich. Hier können deutsche Unternehmen von der Verfügbarkeit von Fachpersonal profitieren. Außerdem können Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen genutzt werden und dadurch die Investitionskosten senken. Deutsche Unternehmen können zudem von einem Wissenstransfer profitieren und mit bereits etablierten lokalen Unternehmen und Startups kollaborieren. Dies kann die Innovationskraft fördern und erhöht die

Chancen, staatlich geförderte Ausschreibungen zu gewinnen und eröffnet den Zugang zu staatlichen Instanzen wie beispielsweise dem Militär oder der Küstenwache. Da diese regelmäßig hochdotierte Aufträge vergeben, bringt dies vielversprechende Chancen für deutsche Unternehmen mit sich.

Aufgrund der geographischen Lage der beiden Staaten eröffnet sich eine Vielzahl von Chancen. Beide Staaten haben Zugang zum Golf von Mexiko und der Fluss Mississippi bildet die Staatsgrenze der beiden Staaten. Der Fluss verbindet den Süden der USA mit dem Norden. Da ein hoher Anteil von Waren in den USA verschifft wird, bietet der Mississippi einen erheblichen Mehrwert für die Region. Dies gibt deutschen Unternehmen ein gewisses Maß an Sicherheit, da die Standorte in den nächsten Jahren vermutlich weiter an Attraktivität gewinnen werden. Die geographische Lage bringt allerdings auch Nachteile mit sich, die für deutsche Unternehmen wiederum Chancen eröffnen können. Beide Staaten befinden sich in einer Hurrikan-Zone. Insbesondere Werften versuchen daher ihre Anlagen sicherer zu gestalten, um hohe Schäden vermeiden zu können. Aufgrund des Klimawandels haben beide Staaten zudem mit Landverlusten zu kämpfen. Durch den steigenden Meeresspiegel ging bereits eine beträchtliche Fläche verloren. In der bedrohten Zone leben mehr als 2 Millionen Menschen und ganze Städte könnten überschwemmt werden. Daher versuchen Staat und private Unternehmen Maßnahmen gegen die Wetter- und Klimaphänomene zu ergreifen. Dafür werden u.a. Baggerschiffe benötigt. Für diese Schutzzwecke wurde ein Budget von mehr als 50 Milliarden USD freigegeben, was deutschen Unternehmen vielversprechende Marktchancen eröffnet. Die Küste vor Louisiana eignet sich zudem besonders gut für die Erzeugung von Strom durch Windenergie. Präsident Biden hat angekündigt, Flächen für die Bebauung auszuscheiden und den Bau zu subventionieren. Da für den Bau hochtechnisierte Schiffe benötigt werden, eröffnet dies ebenfalls bedeutende Marktchancen für Unternehmen.

In den USA sind derzeit verschiedene Förderprogramme aktiv, welche Fördergelder in Milliardenhöhe bereitstellen. Dazu gehören u.a. der Infrastructure Act, der Inflation Reduction Act, der National Defense Authorization Act, der National Blueprint zur Dekarbonisierung der Transportindustrie und viele weitere Gesetze und Förderprogramme. Durch diese Programme ist derzeit ein hohes staatliches Investitionskapital vorhanden, welches auch private Investoren zu Investitionen anregt. Dieses derzeit einzigartige Investitionsklima erleichtert deutschen Unternehmen den Markteintritt bedeutend und ermöglicht eine erfolgreiche Etablierung auf dem Markt.

3.5 SWOT-Analyse zum Markteintritt

Abbildung 13 SWOT Analyse Schiffbau- und Schifffahrtmarkt in Louisiana und Mississippi

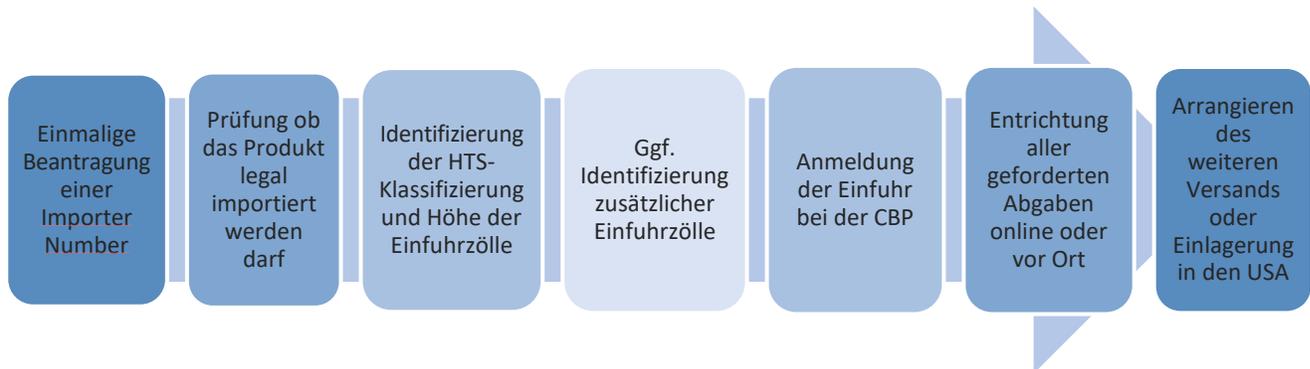
<p style="text-align: center;">Strengths</p> <ul style="list-style-type: none"> • Größter Binnenmarkt der Welt • Starkes Wirtschaftswachstum • Verfügbarkeit von Incubator-Programmen • Hohe Anzahl an Werften und Häfen • Politisches Interesse am Markt • Staatliche Vorgaben • Staatliche Fördermittel • Geographische Lage 	<p style="text-align: center;">Weaknesses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nachfrage stammt hauptsächlich von staatlichen Instanzen • “Buy American” Mentalität und Vorschriften • Begrenztes Budget der staatlichen Instanzen • U.S. Handelsflotte nimmt ab • Anzahl an produzierten Schiffen sinkt • Jones Act
<p style="text-align: center;">Opportunities</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etablierung auf dem Markt in der Pionierphase verspricht hohe Marktanteile • Hohe Kapitalverfügbarkeit und Finanzkraft durch staatliche Beschlüsse • Staatliche Vorgaben bringen lokale Instanzen in Handlungszwang • Hochqualitative marktorientierte Forschung und Entwicklung • Staatliche Ausschreibungen eröffnen risikoarme Marktchancen • Klimawandel und Umweltschutz 	<p style="text-align: center;">Threats</p> <ul style="list-style-type: none"> • Import: <i>Buy-American</i>-Mentalität könnte dazu führen, dass amerikanische Unternehmen bevorzugt werden • Budgetkürzungen könnten den Markt zum Erliegen bringen • Durch das Ausschreibungssystem könnten Gewinnmargen stark gemindert werden • Schiffproduktion kommt zum Erliegen • Natürliche Katastrophen und Desaster

4 Politische und rechtliche Rahmenbedingungen

4.1 Rechtliche Regelungen zur Einfuhr

Da die USA und die EU über kein Freihandelsabkommen verfügen, müssen gewisse rechtliche Rahmenbedingungen bei dem Import von Waren in den USA berücksichtigt werden. Da der Importprozess in den USA sehr komplex und zeitintensiv sein kann, ist es empfehlenswert mit einem Zollmakler zusammenzuarbeiten. Dabei ist es wichtig darauf zu achten, dass der Zollmakler von der U.S. Customs and Border Protection Agency (CBP) zertifiziert ist. Eine Übersicht aller zertifizierten Zollmakler kann der Webseite der CBP entnommen werden.¹²⁸ Die folgende Grafik veranschaulicht die notwendigen Schritte beim Import von Gütern in die USA.

Abbildung 14 Importprozess in die USA



Quelle: Eigene Darstellung

Generell verlangt die CBP keine allgemeine Lizenz für den Import von Waren in die USA. Um Waren jedoch in die USA einführen zu können, müssen Unternehmen in einem ersten Schritt eine sogenannte Importer Number beantragen. Dies erfolgt über die CBP. Sollte das importierende Unternehmen in den USA registriert sein, entspricht die Importer Number automatisch der Registrierungsnummer des Internal Revenue Service (IRS). Alternativ kann auch die Social Security Number (SSN) des Versenders angegeben werden, sollte der Importer über kein Unternehmen verfügen. Die SSN wird amerikanischen Staatsbürgern und allen Personen ausgestellt, die legal in den USA arbeiten. Da Importeure in vielen Fällen über keine Arbeiterlaubnis oder Niederlassung in den USA verfügen, können ausländische Unternehmen eine Importer Number direkt bei der CBP beantragen. Dazu muss das Form 5106¹²⁹ vom importierenden Unternehmen ausgefüllt werden.¹³⁰ Die CBP ist die ausführende Gewalt, welche eingehende Waren in die USA überprüft und die finale Entscheidung bezüglich des Imports trifft. Die CBP verfügt über eine Vielzahl von Niederlassungen, wobei die meisten internationalen Häfen und Flughäfen über ein Büro verfügen. Die Einfuhrhäfen in Louisiana¹³¹ und Mississippi¹³² können auf der Webseite der CBP eingesehen werden.

Bei der Einfuhr von Waren in die USA müssen gewisse Vorschriften berücksichtigt werden. Zunächst muss sichergestellt werden, dass das Importgut in den Vereinigten Staat legal ist. Rechtsvorschriften in den USA und Deutschland unterscheiden sich, sodass ein in Deutschland legales Produkt in den USA illegal sein könnte. Neben Zollvorschriften müssen ebenfalls Produktsicherheitsvorschriften befolgt werden. Diese unterscheiden sich und werden je nach Produkt und Produktkategorie von verschiedenen Bundesbehörden geprüft. Sollte ein Produkt nicht die notwendigen Zertifizierungen vorweisen können, wird die Einfuhr in die USA untersagt. Zusätzlich sollten Unternehmen auf allgemeine Einfuhrverbote- und Einfuhrbeschränkungen achten. Um die US-Wirtschaft zu stärken hat die US-Regierung auf gewisse Produkte ein Einfuhrverbot verhängt. Diese Produkte dürfen gar nicht, nur zu einer bestimmten Menge oder nur bei Entrichtung von zusätzlichen Zöllen in die USA importiert werden. Eine weitere gesetzliche Rahmenbedingung ist das sogenannte ‚labeling‘. Unternehmen müssen sicherstellen, dass Produktbeschreibungen und -kennzeichnungen in der Amtssprache aufgedruckt sind. Sollte dies nicht der Fall sein, kann die CBP die Einfuhr untersagen. Allerdings sind all

¹²⁸ Vgl. CBP (k.D.): [Find a Broker](#), abgerufen am 10.03.2023

¹²⁹ Vgl. CBP (k.D.): [CBP Forms](#), abgerufen am 10.03.2023

¹³⁰ Vgl. CBP (2021): [Tips For New Importers and Exporters](#), abgerufen am 10.03.2023

¹³¹ Vgl. CBP (k.D.): [Port of Entry Louisiana](#), abgerufen am 10.03.2023

¹³² Vgl. CBP (k.D.): [Port of Entry Mississippi](#), abgerufen am 10.03.2023

diese gesetzlichen Vorschriften sehr komplex und Abweichungen und Ausnahmen sind keine Seltenheit. Daher ist es ratsam, vorab Kontakt mit einem Experten aufzunehmen.¹³³

4.2 Zertifizierungen und Zulassungsverfahren

Obwohl die CBP keine allgemeinen Lizenzen für den Import benötigt, können andere Bundesbehörden Lizenzen, Zertifizierungen oder Genehmigungen beim Import von Waren in die USA verlangen. Dies ist in der Regel abhängig vom importierten Produkt. Für jedes Produkt sollten allerdings vorab die Importregularien im Bereich Sicherheit und Umwelt nachgeschlagen werden. Generelle Informationen zu Importrichtlinien können dem Guide der CBP entnommen werden.¹³⁴ Da die Schifffahrt und der Schiffbau sehr vielseitig sind, ist es empfehlenswert vorab Informationen von einem Experten einzuholen. Dies könnte ein Anwalt, der Zollmakler oder Ansprechpartner bei der CBP sein. Um Importeure bestmöglich zu unterstützen, verfügt die CBP über Expertenteams in verschiedensten Bereichen, welche Importeuren spezifische Fragen beantworten können. Die jeweiligen Ansprechpartner können der Webseite der CBP entnommen werden.¹³⁵ Zertifizierungsverfahren und das Ausstellen von Genehmigungen kann zeit- und arbeitsintensiv sein. Daher ist es ratsam genügend Zeit für die Vorbereitung einzuplanen und vorab die gesetzlichen Rahmenbedingungen zu prüfen, um spätere Verzögerungen, Bußgelder oder sogar Einfuhrverbote zu vermeiden. Die folgende Tabelle umfasst beispielhaft einige zertifizierungsbedürftige Waren. Die Tabelle erhebt keinen Anspruch auf Richtigkeit und Vollständigkeit. Das eigene Produkt betreffende Regularien müssen individuell mit einem Experten ermittelt werden.

Tabelle 6 Beispiele Produktzertifizierungen

Produktkategorie	Zertifizierende Behörde
Schiffe und Boote	Certification of Documentation (COD) von der US Coast Guard (USCG) Environmental Protection Agency (EPA)
Marine Motoren	Certification of Conformity (COC) von der EPA
Maritime Sicherheitsprodukte	Department of Commerce's Bureau of Industry and Security (BIS)
Marine Navigation & Kommunikation	USCG Federal Communications Commission (FCC)
Hazardous materials	Department of Homeland Security (DHS) EPA DOT Occupational Safety and Health Administration (OSHA)

Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Daten der jeweiligen Bundesbehörden

Neben dem Import von Waren wird außerdem eine Vielzahl von Zertifizierungen für die Schifffahrt benötigt. Die meisten davon sind allerdings internationalen Ursprungs. Das Maritime Institute of Technology and Graduate Studies (MITGAS) hat zu Beginn des Jahres die Liste aller wichtigen Zertifizierungen und Dokumente für Handelsschiffe aktualisiert. Die folgenden Zertifizierungen sind laut MITGAS essenziell:

- Certificate of Classification
- Certificate of Registry
- SOLAS Certificates
- MARPOL Certificates
- International Anti-Fouling System Certificate
- International Load Line Certificate
- International Tonnage Certificate
- Certificates for masters, officers and ratings
- Maritime Labor Certificates

Weitere Informationen können der Webseite des MITGAS entnommen werden.¹³⁶

¹³³ Vgl. CBP (2022): [Basic Importing and Exporting](#), abgerufen am 10.03.2023

¹³⁴ Vgl. CBP (2006): [Importing into the United States](#), abgerufen am 10.03.2023

¹³⁵ Vgl. CBP (2023): [Centers of Excellence and Expertise Directory](#), abgerufen an 10.03.2023

¹³⁶ Vgl. MITGAS (2023): [Certificates for Ships](#), abgerufen am 10.03.2023

4.3 Zollrichtlinien und Einfuhr

Nachdem die Importer Number zur Identifizierung und alle notwendigen Genehmigungen und Zertifizierungen geprüft wurden, kann die Überprüfung der Zollbestimmungen beginnen. Die rechtlichen Rahmenbedingungen sowie die Höhe der Einfuhrzölle werden vom Büro des Handelsbeauftragten der USA festgelegt. Das Büro des Handelsbeauftragten ist ein ausführendes Organ, welches direkt dem Präsidenten unterstellt ist. Daher hat der Präsident der Vereinigten Staaten einen bedeutenden Einfluss auf Ein- und Ausfuhrbestimmungen. Allerdings wird der Präsident hierbei vom Kongress überwacht. Laut einer Studie des Office of the United States Trade Representative (USTR), sind 94 % aller importierten Waren industrielle Güter. Der durchschnittliche Steuersatz für industrielle Güter beläuft sich auf 2 %.¹³⁷ Die USA verwendet ein sogenanntes Harmonized-Tariff-Schedule (HTS) für die Klassifizierung der Einfuhrzölle von Gütern in die USA. Das HTS ist Teil eines internationalen Systems und umfasst jedes gehandelte Gut.¹³⁸ Die United States International Trade Commission (USITC) verfügt über eine umfangreiche Datenbank inklusive Zollsätzen.¹³⁹ Diese Übersicht kann als von Importeuren erster Anhaltspunkt genutzt werden. Die Datenbank kann mit Hilfe der HTS-Codes oder Schlagwörtern durchsucht werden. Dies hilft Unternehmen dabei, den ungefähren Zollsatz zu ermitteln. Die finale Festsetzung erfolgt allerdings durch die CBP. Es ist ratsam, in einem nächsten Schritt das Zollamt des zuständigen Einfuhrhafens zu kontaktieren. Der Zollmitarbeiter kann genauere Informationen zu den spezifischen Zollsätzen geben. Neben der allgemeinen Verzollung kann es zu weiteren Kosten für Importeure kommen. Dieses Verfahren ist allerdings sehr komplex und muss von einem Experten geprüft werden. Insbesondere bei Produkten, welche aus einer Vielzahl von Komponenten bestehen, ist die Klassifizierung für die Verzollung komplex. Dabei ist relevant aus welchem Material die einzelnen Komponenten bestehen, wo sie produziert wurden und woher die genutzten Rohstoffe stammen.¹⁴⁰ Aufgrund dieser Komplexität haben Importeure die Möglichkeit, ein sogenanntes Binding Ruling bei der CBP zu beantragen. Diese Rulings werden in einer zentralen Datenbank der CBP gesichert. Das Customs Ruling Online Search System (CROSS)¹⁴¹ ermöglicht es Importeuren nach ähnlichen Fällen zu suchen, um ihren Zollsatz zu bestimmen. Sollte kein ähnlicher Fall gefunden werden, muss ein Antrag nach 19 C.F.R. 177 der Customs Regulations gestellt werden. Weitere Informationen können der Webseite der CBP entnommen werden.¹⁴²

Nachdem die Klassifizierung nach HTS erfolgt ist, können die notwendigen Importdokumente ausgefüllt werden. Der Importprozess des CBP besteht dabei aus zwei Prozessen. Zum einen müssen Dokumente vorliegen, welche bestätigen, dass die Waren legal in die USA importiert werden dürfen, dies könnten beispielsweise Genehmigungen oder Zulassungen sein. Zum anderen müssen alle notwendigen Dokumente vorliegen, die für die Festsetzung der Einfuhrsteuer benötigt werden. Die notwendigen Dokumente können elektronisch über das Automated Broker Interface (ABI) des Automated Commercial Systems (ACS) übermittelt werden. Die benötigten Dokumente müssen spätestens 15 Kalendertage nach Ankunft in den USA eingereicht werden. Sollten Dokumente nicht fristgerecht eingereicht werden, müssen Importeure mit Verzögerungen und Mehrkosten rechnen. Im schlimmsten Fall kann die Einfuhr untersagt werden. Um dies zu vermeiden, sollten sich Unternehmen vorab über die benötigten Dokumente erkundigen und diese vorab elektronisch übermitteln. Die folgende Liste soll einen groben Überblick über die Anforderungen der Einfuhrdokumente geben. Da Importbedingungen variieren, wird für die Vollständigkeit keine Gewähr übernommen.¹⁴³

- Entry Manifest (CBP Form 7533) oder Application and Special Permit for Immediate Delivery (CBP Form 3461) oder andere von der CBP individuell verlangte Formulare
- Beweis über das Recht zur Einfuhr
- Kommerzielle Rechnung oder pro forma Rechnung insofern die kommerzielle Rechnung nicht erstellt werden kann
- Nachweis über Bürgschaft oder Hinterlegung einer Kautions zur Entrichtung anfallender Zölle, Steuern und Gebühren
- Eine Packliste falls notwendig
- Andere Dokumente, die für den Beweis der Zulassungsfähigkeit der Ware benötigt werden

Die CBP hat das Recht Lieferungen zu überprüfen. Sollte solch eine Durchsuchung erfolgen, hat die CBP das Recht die entstandenen Kosten für die Durchsuchung dem Importeur in Rechnung zu stellen. Auch wenn alle Genehmigungen und Importvoraussetzungen erfüllt sind, hat die CBP die finale Entscheidungsgewalt bezüglich des Imports. Alle entstandenen Zölle, Steuern und Gebühren müssen fristgerecht beglichen werden. Die Frist kann dabei je nach Fall variieren.¹⁴⁴

¹³⁷ Vgl. Office of the US Trade Representative (k.D.): [Industrial Tariffs](#), abgerufen am 09.03.2023

¹³⁸ Vgl. United States International Trade Commission (k.D.): [HTS](#), abgerufen am 10.03.2023

¹³⁹ Vgl. United States International Trade Commission (2023): [Tariff Database](#), abgerufen am 10.03.2023

¹⁴⁰ Vgl. CBP (2023): [Determining Duty Rates](#), abgerufen am 10.03.2023

¹⁴¹ Vgl. CBP (2023): [CROSS](#), abgerufen am 10.03.2023

¹⁴² Vgl. CBP (2021): [Tips For New Importers and Exporters](#), abgerufen am 10.03.2023

¹⁴³ Vgl. CBP (2006): [Importing into the United States](#), abgerufen am 13.03.2023

¹⁴⁴ Vgl. CBP (2006): [Importing into the United States](#), abgerufen am 13.03.2023

4.4 Steuergesetze

Das Steuersystem in den USA kann auf den ersten Blick komplex erscheinen. Dieses Kapitel bezieht sich auf Unternehmenssteuern. Das Unternehmenssteuerrecht ist in den USA auf staatlicher und lokaler Ebene geregelt. Die zuständige Behörde ist der Internal Revenue Service (IRS). Alle Unternehmen in den USA müssen eine Employer Identification Number (EIN) beantragen. Diese Steueridentifikationsnummer wird für alle Steuerangelegenheiten auf föderaler und staatlicher Ebene verwendet. Die EIN-Nummer kann online auf der Webseite des IRS beantragt werden.¹⁴⁵ Dort können später mit Hilfe der EIN-Nummer Steuerunterlagen für die Steuererklärung eingereicht werden. Von Ausnahmen abgesehen, müssen Unternehmen die folgenden Steuern zahlen.

Tabelle 7 Steuern in Louisiana und Mississippi

Steuertyp	Beschreibung
Einkommenssteuer für Unternehmen (<i>Corporate Income Tax</i>)	Das besteuerbare Einkommen eines Unternehmens. Sowohl Louisiana als auch Mississippi verfügen über ein progressives Steuersystem für Unternehmensgewinne. Die Steuersätze können den Tabellen 8 und 9 entnommen werden.
Umsatzsteuer (<i>Sales Tax</i>)	Auf den Verkauf von Waren und Dienstleistungen kann eine Umsatzsteuer verhängt werden. Hierbei muss zwischen der staatlichen und lokalen Umsatzsteuer unterschieden werden. In Louisiana kann beispielsweise jedes Parish (Landkreis) eine eigene Umsatzsteuer erheben
Grundsteuer/Vermögenssteuer (<i>Property Tax</i>)	Unternehmen müssen Steuern auf ihren Grundbesitz zahlen. Je nach Staat können auch Steuern auf Fahrzeuge und Inventar anfallen.
Arbeitslosenversicherung Steuer (<i>Unemployment Insurance Tax</i>)	Die Erhebung und Höhe ist von Industrie, Mitarbeiterzahl und weiteren Kriterien abhängig.
<i>Franchise Tax</i>	Zusätzliche Steuer für Limited Liability Companies (LLC) oder Corporations.

Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Daten von <https://www.dor.ms.gov/> und <https://revenue.louisiana.gov/>.

Tabelle 8 Corporate Income Tax Louisiana

Steuersatz	Einkommensspanne
3,5 %	\$0 – \$49,999
5,5 %	\$50,000 – \$149,999
7,5 %	>\$150,000

Quelle: Louisiana Department of Revenue (k.D.): [Corporate Income & Franchise Tax](#), abgerufen am 13.03.2023

Tabelle 9 Corporate Income Tax Mississippi

Steuersatz	Einkommensspanne
0.0%	\$0 – \$4,999
4.0%	\$5,000 – \$9,999
5.0%	>\$10,000

Quelle: Mississippi Department of Revenue (k.D.): [Corporate Income & Franchise Tax](#), abgerufen am 13.03.2023

Die Höhe der Umsatzsteuer ist abhängig vom Produkt. In Louisiana liegt die Umsatzsteuer bei 4,45 % Allerdings können einzelne Parish (Landkreise) zusätzliche Umsatzsteuern verhängen. Diese liegen zwischen 0,1 % und 6,0 %¹⁴⁶. In Mississippi liegt die Umsatzsteuer bei 7 %. Je nach Ware und Dienstleistung kann sich dies allerdings unterscheiden. Für gewisse Maschinen und die Ausrüstung für Hafenanlagen liegt der Umsatzsteuersatz beispielsweise bei nur 1,5 %.¹⁴⁷

¹⁴⁵ Vgl. IRS (2023): [Employer ID Numbers](#), abgerufen am 13.03.2023

¹⁴⁶ Vgl. Louisiana Department of Revenue (k.D.): [General Sales & Use Tax](#), abgerufen am 13.03.2023

¹⁴⁷ Vgl. Mississippi Department of Revenue (k.D.): [Sales Tax Rates](#), abgerufen am 13.03.2023

4.5 Produkthaftung

Das US-amerikanische Produkthaftungsrecht unterscheidet sich in einigen Aspekten stark von dem deutschen. Aufgrund des föderalistischen Systems der USA können sich Produkthaftungsgesetze zudem von Staat zu Staat unterscheiden. Das Produkthaftungsrecht ist eine Mischung aus staatlichem Recht, föderalen Regularien und Statuten.¹⁴⁸ Produkthaftung kann grundlegend in drei unterschiedliche Bereiche unterteilt werden. Unter dem Gewährleistungsanspruch, dem sog. breach of warranty, fallen alle Haftungsansprüche, welche sich auf vertraglich festgelegte Eigenschaften eines Produkts stützen. Diese sind gesetzlich im ‚Universal Commercial Code‘ geregelt und können mit der deutschen Gewährleistungshaftung verglichen werden. Es ist verschuldensunabhängig und kann bei explizit vertraglich festgehaltenen sowie implizierten Produkteigenschaften angewendet werden. Daneben existiert die verschuldensabhängige negligence (Fahrlässigkeit), welche in etwa der Fahrlässigkeitshaftung des deutschen § 823 BGB entspricht. Hier liegt die volle Beweislast beim Kläger.¹⁴⁹ Die wichtigste Anspruchsgrundlage für eine Haftung ist jedoch die sog. strict liability (Gefährdungshaftung).¹⁵⁰ Die Rechtsgrundlage hierfür bilden nicht von der Legislative verabschiedete Gesetze, sondern Entscheidungen von Gerichten zu einzelnen Rechtsfällen (das sog. case law). Hier ist zu beachten, dass Urteile im Unterschied zum deutschen Recht durch eine Jury gefällt werden, welche aus US-Bürgern verschiedenster Hintergründe besteht. Bei der strict liability handelt es sich um eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung. Diese kann alle Abschnitte einer Lieferkette vom Entwickler über den Hersteller, Händler oder den Versender eines fehlerhaften Produktes treffen. Ausgangspunkt hierfür ist entweder ein Design-, Konstruktions-, Herstellungs-, oder Instruktionsfehler. Besonders gravierend können sich Design- und Konstruktionsfehler auswirken, da hier meist kein Einzelprodukt, sondern gleich eine Baureihe betroffen ist. Des Weiteren ist zu beachten, dass der Nutzer des Produkts mit ausdrücklichen Warn-, und Gebrauchsanweisungen über alle möglichen Risiken im Zusammenhang des Produktgebrauchs hingewiesen werden muss. Darunter fallen auch Warnhinweise bzgl. eines möglichen fehlerhaften Produkteinsatzes.¹⁵¹ In der Mehrheit der US-Bundesstaaten haftet ein Hersteller für ein fehlerhaftes Produkt im Rahmen der Gefährdungshaftung, ohne zumindest fahrlässig gehandelt zu haben, wenn nachgewiesen werden kann, dass das Produkt fehlerhaft war und dieser Defekt einen Schaden verursacht hat. Um Gefährdungshaftung in einem Rechtsstreit festzustellen, muss der Kläger im Allgemeinen nachweisen, dass:

1. Das Produkt fehlerhaft war, als es den Einflussbereich des Beklagten verlassen hat;
2. Das Produkt in der bestimmungsgemäßen Art und Weise oder in einer vernünftigerweise vorhersehbaren Art und Weise verwendet wurde;
3. Das Produkt den Schaden des Klägers verursacht hat.

Ein maßgeblicher Grund für die hohen Schadensersatzforderungen in den USA ist das Schadensersatzsystem, wonach neben dem herkömmlichen Schadensersatz auch so genannter Strafschadensersatz (punitive damages) zugesprochen werden kann. Dieser ist dem deutschen Recht nicht bekannt und kann, da er einen sog. „erziehenden“ Charakter hat, nicht versichert werden.¹⁵² Die Produkthaftungen sind häufig sehr individuell gestaffelt, sodass eine Zusammenarbeit mit einem Experten wie Anwälten und Verbänden zu empfehlen ist.

4.6 Wichtige Gesetze für den Schiffbau und die Schifffahrt

In den USA gibt es eine Vielzahl von Gesetzen und Regularien im Schiffbau und der Schifffahrt. Die meisten Gesetze der Schifffahrt beruhen allerdings auf internationalen Richtlinien und werden daher in diesem Teil nicht genauer erläutert. Dieses Kapitel fokussiert sich auf die wichtigsten Gesetze der USA. Eine detaillierte Übersicht von Gesetzen für den Schiffbau und die Schifffahrt kann Anhang III – Übersicht Gesetze im Schiffbau und der Schifffahrt entnommen werden. Da die Rechtslage in vielen Fällen sehr komplex sein kann, ist es ratsam einen Experten zu kontaktieren.

Jones Act

Das wohl prominenteste Gesetz in der US-amerikanischen Schifffahrt ist der Jones Act. Der Jones Act, oder auch Merchant Marine Act von 1920, ist ein Gesetz, welches die Schifffahrt in den USA maßgeblich beeinflusst. Ziel dieses Gesetzes ist die US-Schifffahrtindustrie und die nationale Sicherheit zu stärken. Das Gesetz beinhaltet, dass ein Schiff nur unter drei bestimmten Voraussetzungen zwischen zwei US-Häfen verkehren darf:

1. Das Schiff muss in den USA gebaut worden sein und unter US-Flagge fahren und
2. das Schiff muss im Besitz eines US-Bürgers sein und
3. die Mehrheit der Besatzung müssen eine permanente US-Staatsangehörigkeit nachweisen.

¹⁴⁸ Vgl. ICLG (2020): [USA: Product Liability Laws and Regulations](#), abgerufen am 13.03.2023

¹⁴⁹ Vgl. FindLaw(2019): [What is Product Liability](#), abgerufen am 13.03.2023

¹⁵⁰ Vgl. NOLO (2021): [Defective Product Claims: Theories of Liability](#), abgerufen am 13.03.2023

¹⁵¹ Vgl. Justia (2018): [Strict Liability](#), abgerufen am 13.03.2023

¹⁵² Vgl. Investopedia (2021): [Punitive Damages](#), abgerufen am 13.03.2023

Sollte eines dieser Kriterien nicht erfüllt sein, ist es dem Schiff untersagt direkt zwischen zwei US-Häfen zu verkehren. Dies hat zur Folge, dass Schiffe zunächst in einem internationalen Hafen anlegen. Ein Schiff darf beispielsweise in Rotterdam ablegen und in New York anlegen. Sollte das Schiff allerdings einen weiteren Stopp im Hafen von Miami machen wollen, müssen die drei Kriterien erfüllt sein. Eine Vielzahl der Schiffe legen aus diesem Grund in der Karibik an, um die Weiterfahrt nach Miami zu ermöglichen. Aufgrund dessen ist die US-Binnenschifffahrt für internationale Unternehmen stark eingeschränkt und einige US-Überseegebiete wie Hawaii und Puerto Rico haben mit Warenverfügbarkeit zu kämpfen. Durch den Transport durch US-Schiffe können die Transportkosten bedeutend ansteigen. Der Act hat auch starken Einfluss auf den Schiffbau, da Schiffe in den USA gebaut werden müssen.¹⁵³

Energizing American Shipbuilding Act

Der Energizing American Shipbuilding Act kann als ein Zusatz des Jones Act betrachtet werden. Mississippis Senator, Roger F. Wicker, plant die US-Seefahrt weiter zu stärken. Um dem Rückgang der US-Handelsflotte entgegenzuwirken, sieht der Act eine Limitierung von LNG- und Ölexporten vor. Senator Wicker möchte veranlassen, dass ein bestimmter Prozentsatz der LNG- und Ölexporte nur durch Schiffe erfolgen darf, welche in den USA erbaut worden sind und unter US-Flagge fahren. Die Regierung erhofft sich dadurch die US-Seefahrt zu stärken und als Nebeneffekt den Schiffbau des Landes zu fördern.¹⁵⁴

Buy American Act

Ein weiteres wichtiges Gesetz, welches nicht exklusiv auf den Schiffbau und die Schifffahrt anwendbar ist, ist der Buy American Act. Der Buy American Act zielt darauf ab, den Kauf von nationalen Gütern zu fördern. Regierungsaufträge staatlicher Instanzen, wie beispielsweise der US Navy oder der US-Küstenwache, müssen primär inländische Waren beziehen. Dabei wird detailliert darauf geachtet, zu wie viel Prozent ein Produkt in den USA produziert wurden und tatsächlich aus US-amerikanischen Komponenten besteht. Allerdings kann von diesem Gesetz unter bestimmten Voraussetzungen abgewichen werden. Sollte ein Produkt nicht in den USA verfügbar sein oder nur zu deutlich schlechteren Konditionen, kann von dem Buy American Act abgewichen werden. Eine weitere deutlich offenere Klausel besagt, dass staatliche Instanzen vom Buy American Act abweichen können, falls das Einhalten des Buy American Acts den nationalen Interessen widersprechen würde. Obwohl es Ausnahmen zum Buy American Act gibt, sollte das Ausmaß dieses Gesetzes keinesfalls vernachlässigt werden.¹⁵⁵

Maritime Transportation Security Act

Der Maritime Transportation Security Act ist für alle Schiffe in Kraft, die in einem US-Hafen ein- und auslaufen. Das Gesetz wurde im Jahr 2002 verabschiedet und zielt darauf ab, die Sicherheit des Landes zu erhöhen. Hafen- sowie Schiffbetreiber müssen Bedrohungsanalysen durchführen und im Anschluss Sicherheitspläne entwickeln. Zudem verabschiedete die US-Regierung Sicherheitskriterien für Anlagen, Maschinen und Personal. Sollte dieses Gesetz nicht eingehalten werden, muss mit hohen Bußgeldern gerechnet werden.¹⁵⁶

Defense Production Act

Der Defense Production Act wurde im Zuge des zweiten Weltkrieges im Jahr 1950 verabschiedet. Das Gesetz ermächtigt den Präsidenten der USA, die Produktion von bestimmten Gütern anzuordnen. Unternehmen sind daraufhin dazu verpflichtet, ihre Produktion umzustellen und Güter entsprechend der Anordnung des Präsidenten zu fertigen. Ziel dieses Gesetzes ist es, die Verfügbarkeit von essenziell wichtigen Gütern und Dienstleistung in Krisensituationen zu gewährleisten. Als Krisensituationen sind u.a. Kriege und Naturkatastrophen gelistet. Der Act wurde das letzte Mal während der COVID-19 Pandemie aktiviert, um die erste Welle der Pandemie zu bewältigen. Unternehmen wurden dazu aufgefordert medizinische Produkte, Medikamente und andere lebensnotwendige Güter zu produzieren.¹⁵⁷

Decarbonization

Die Biden Administration hat klare Klimaziele für die Zukunft gesetzt, welche an Vorgaben für Unternehmen gekoppelt ist. 35 % der gesamten CO₂-Emissionen der USA können auf den Transportsektor zurückgeführt werden, gefolgt vom produzierenden Gewerbe mit 30 %. Die US-Regierung möchte bis zum Jahr 2030 die CO₂-Emissionen deutlich reduzieren und im Jahr 2050 das Ziel „Net-Zero“ erreichen. Um diese Ziele erreichen zu können, plant die US-Regierung den Erlass von neuen Gesetzen, welche die Industrie dazu drängt, klimafreundlichere Technologien zu implementieren. Der Erlass

¹⁵³ Vgl. MARAD (k.D.): [Domestic Shipping](#), abgerufen am 19.04.2023

¹⁵⁴ Vgl. U.S. Congress (2021): [Energizing American Shipbuilding Act](#), abgerufen am 19.04.2023

¹⁵⁵ Vgl. GTAI (2021): [Verschärfung der „Buy-American“-Regelungen](#), abgerufen am 19.04.2023

¹⁵⁶ Vgl. U.S. Congress (2002): [Maritime Transportation Security Act](#), abgerufen am 19.04.2023

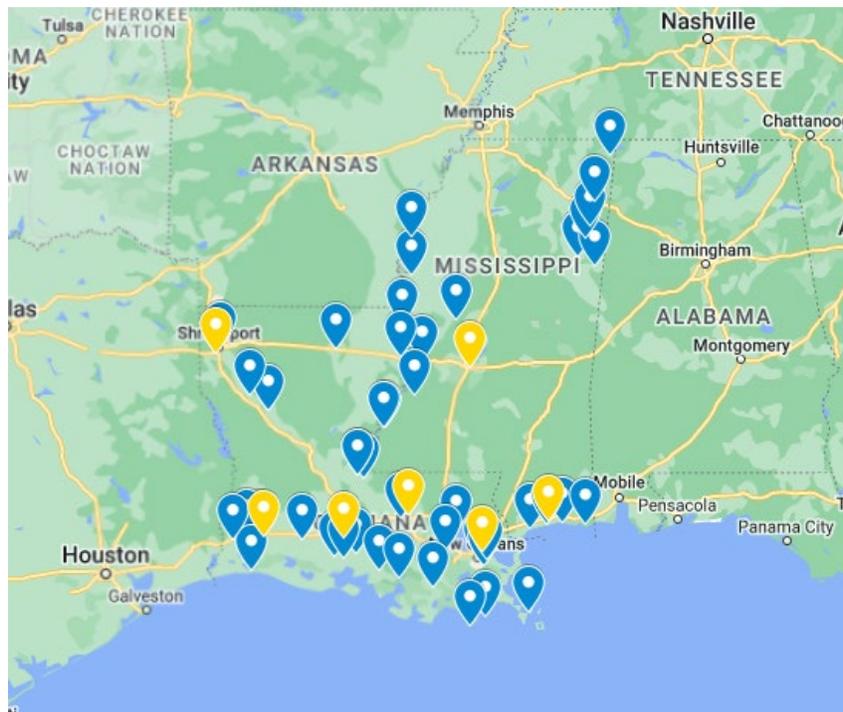
¹⁵⁷ Vgl. FEMA (k.D.): [Defense Production Act](#), abgerufen am 19.04.2023

von Gesetzen ist ein wichtiger Faktor, um eine Veränderung hervorzurufen. Die Implementierung kann kostenintensiv sein und daher aus betriebswirtschaftlicher Sicht initial wenig Vorteile bieten. Um den Klimaschutz trotzdem wirtschaftlich attraktiv zu gestalten, stellt die US-Regierung Fördermöglichkeiten in Aussicht.¹⁵⁸

5 Technische und logistische Voraussetzungen und Verfahren

Durch den Zugang zum Golf von Mexiko sind die Staaten Mississippi und Louisiana ein wichtiger Logistiknotenpunkt. Die Staaten verfügen über ein stark ausgeprägtes Wassertransportnetzwerk. Dieses verfügt über diverse Tiefseehäfen am Golf von Mexiko und Inlandshäfen entlang des Mississippi. Obwohl eine Vielzahl von Waren über den Seeweg entlang des Mississippi Rivers in das Inland transportiert wird, verfügen die Staaten ebenfalls über ein umfangreiches Schienen- und Straßennetzwerk. Zudem verfügen die Staaten über eine Vielzahl von Flughäfen, davon drei internationale. Im folgenden Kapitel werden die logistischen Voraussetzungen der Staaten dargestellt. Zudem wird die technische Ausstattung wichtiger Häfen erläutert. Da Louisiana und Mississippi über mehr als 50 Häfen verfügen, wird der Fokus auf die relevanten Häfen an der Golfküste gelegt. Bei diesem Kapitel handelt es sich, aufgrund des Umfangs, lediglich um eine Zusammenfassung der technischen und logistischen Voraussetzungen und Verfahren. Weiterführende Quellen können den Fußnoten entnommen werden. Die folgende Karte fasst die Verteilung aller wichtigen Flughäfen und aller Häfen der beiden Staaten zusammen. Häfen sind in blau und Flughäfen in gelb gekennzeichnet.

Abbildung 15 Häfen (blau) und Flughäfen (gelb) in Louisiana und Mississippi



Quelle: Eigene Darstellung



Flughäfen



Häfen

¹⁵⁸ Vgl. DOE (k.D.): [Industrial Decarbonization Roadmap](#), abgerufen am 19.04.2023

5.1 Louisiana

Abbildung 16 Karte Louisiana



Quelle: Nations Online (k.D.): [Louisiana](#), abgerufen am 01.03.2023

Der Staat Louisiana verfügt laut dem Congressional Research Service über 639 km Küstenlinie. Damit liegt der Staat auf Platz 5 im nationalen Vergleich.¹⁵⁹ In Kombination mit dem Mississippi eröffnet der Küstenzugang dem Staat einzigartige Chancen in der Logistik. Historisch betrachtet ist der Mississippi eine der wichtigsten Transportstrecken der USA. Der etwa 3778 km lange Mississippi entspringt im Lake Itasca im Norden von Minnesota und mündet südlich von New Orleans im Golf von Mexiko. Der größte Nebenfluss des Mississippi ist der Ohio River, welcher im Süden Kentuckys im Mississippi mündet. Der Ohio River entsteht durch den Zusammenfluss mehrerer Flüsse in Pittsburgh, Pennsylvania. Dieses weite Flussnetz ermöglichte es Siedlern bereits vor Jahrhunderten Waren zwischen dem Norden und Süden der USA zu verschiffen. Eine Vielzahl von Städten, welche zu Metropolen geworden sind, wurden entlang des Mississippi gegründet. Auch heute ist der Mississippi eine der wichtigsten Inlandtransportstrecken der USA.¹⁶⁰

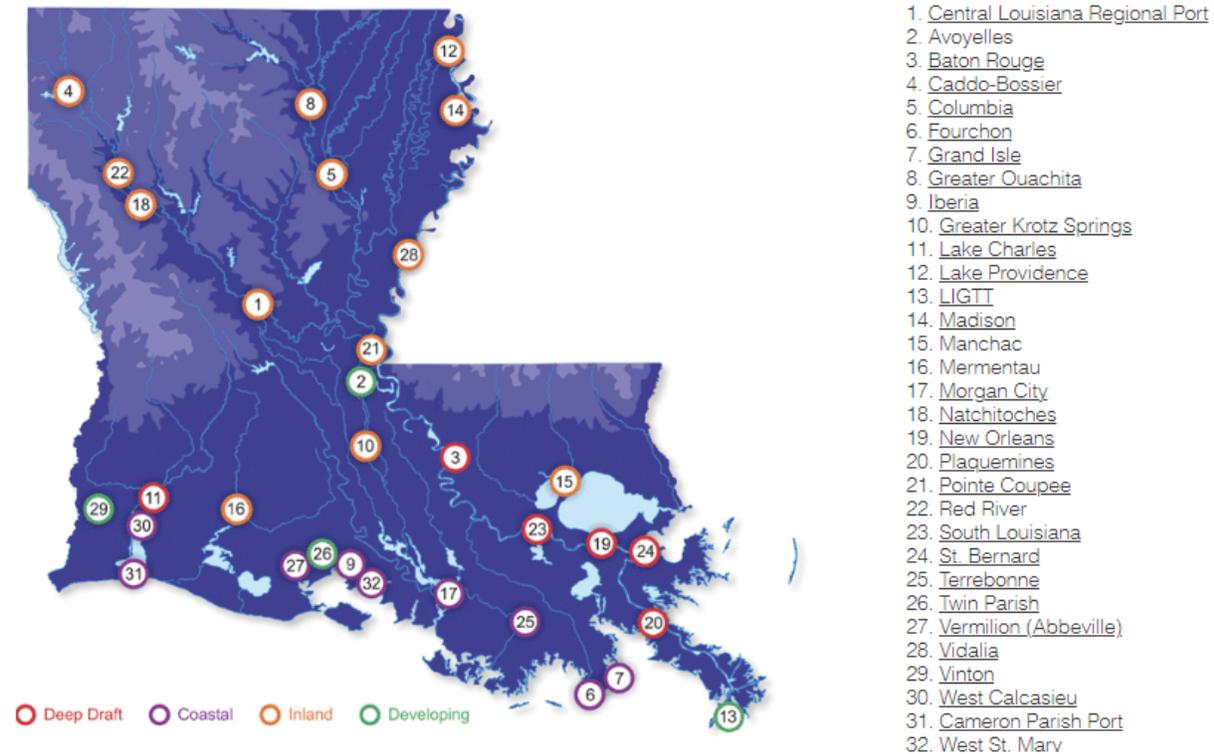
¹⁵⁹ Vgl. Congressional Research Service (2006): [U.S. International Borders](#), abgerufen am 01.03.2023

¹⁶⁰ Vgl. American Rivers (k.D.): [Mississippi River](#), abgerufen am 01.03.2023

Seehäfen

Der Staat Louisiana verfügt über mehr als 4.500 km befahrbare Wasserwege.¹⁶¹ Entlang dieser Wasserwege haben sich 32 Häfen angesiedelt. Eine Vielzahl der Häfen befindet sich am Golf von Mexiko oder entlang des Mississippi. Louisiana verfügt über 22 Inlandshäfen, wobei sechs dieser Häfen Tiefseehäfen sind. Die übrigen 10 Häfen befinden sich am Golf von Mexiko. Die folgende Grafik gibt einen Überblick über die Häfen des Staates. Eine detailliertere Übersicht kann der Webseite der Ports of Louisiana Association entnommen werden.¹⁶²

Abbildung 17 Übersicht der Häfen in Louisiana



Quelle: Ports of Louisiana (k.D.): [Port Locations](#), abgerufen am 01.03.2023

Das U.S. Department of Transportation veröffentlicht jährlich einen Port Performance Report. Dieser Report enthält Seefrachtstatistiken der USA. Das DoT misst den Warenumsatz aller Häfen und erstellt ein Ranking der 25 wichtigsten Häfen der USA. Dabei unterscheidet das DoT zwischen drei Kategorien – Gesamter Warenumsatz in Tonne, Containerwarenumsatz in Twenty-Foot Equivalent Units (TEU) und Schüttgut in Tonnen. In Bezug auf den gesamten Warenumsatz schneidet der Staat Louisiana im nationalen Ranking überdurchschnittlich gut ab. Fünf der 25 relevantesten Häfen befinden sich in Louisiana, davon zwei unter den Top 5. In Bezug auf den Gesamtwarenumsatz liegt der Port of South Louisiana auf dem zweiten Platz. Im Jahr 2020 betrug der Warenumsatz 224 Millionen Short Tons. In Bezug auf Schüttgut sind die Häfen in Louisiana mit Abstand die wichtigsten der Vereinigten Staaten. Vier der fünf relevantesten Schüttguthäfen befinden sich in Louisiana. Dazu gehören der Port von South Louisiana, der Port von New Orleans, der Plaquemines Port District und der Port von Baton Rouge. Im Jahr 2020 konnte der Port von South Louisiana einen Warenumsatz an Schüttgut von 146 Millionen Short Tons verzeichnen. Dies war drei Mal mehr als der Hafen von New Orleans umschlagen konnte, welcher mit 46 Millionen Short Tons auf dem zweiten Platz liegt. Auffällig ist, dass rund 50 % des Warenumsatzes aller Häfen im Staat Louisiana nationalen Ursprungs ist. Dies verdeutlicht die Relevanz des Staates für den nationalen Warenverkehr. In Bezug auf den Containerumsatz spielt der Staat allerdings nur eine untergeordnete Rolle. Lediglich der Hafen von New Orleans ist mit einem internationalen Containerterminal ausgestattet. Dieses Containerterminal verfügt über eine direkte Zugverbindung und neun Kräne, davon vier Super Post Panamax. Mit einem jährlichen Containerumsatz von 420 Tausend TEU liegt der Hafen auf Platz 18 im nationalen

¹⁶¹ Bureau of Transportation Statistics (2020): [Louisiana](#), abgerufen am 01.03.2023

¹⁶² Vgl. Ports of Louisiana (k.D.): [Port Locations](#), abgerufen am 01.03.2023

Vergleich. Rund drei Viertel dieses Umschlags entstehen durch den Warenexport, hauptsächlich nach Südamerika und in die Karibik.¹⁶³

Flughäfen

Laut einer Studie des Department of Transportation verfügt der Staat Louisiana über 68 öffentlich zugängliche Flughäfen. Von diesen sind allerdings nur sieben für den kommerziellen Passagiertransport ausgelegt. Drei der 68 Flughäfen sind internationale Flughäfen. Dazu gehören der internationale Flughafen in Alexandria, New Orleans und Lake Charles.¹⁶⁴ Der mit Abstand meistfrequentierte Flughafen ist der Louis Armstrong New Orleans International Airport. Der Flughafen hat einen klaren Fokus auf den Personenverkehr. Lediglich 4,4 % der Flüge waren für den Warenverkehr vorgesehen. Im Jahr 2022 starteten und landeten knapp 11,9 Millionen Fluggäste auf dem Flughafen. Das sind 47 % mehr als im Vorjahr 2021. In Bezug auf den Warenverkehr konnte der Flughafen im Jahr 2022 149 Million Pfund (67,5 Millionen Kilogramm) umschlagen. Damit konnte sich der jährliche Warenumsatz um Vergleich zum Vorjahr um 6,4 % erhöhen. Sowohl in Bezug auf den Personenverkehr als auch den Warenverkehr ist ein deutlicher nationaler Fokus zu erkennen. Lediglich 1,5 % der gestarteten oder gelandeten Flüge waren international. Insbesondere in Bezug auf Luftfracht ist ein starker Exportüberschuss zu erkennen. Mit 60 % des gesamten Warenumsatzes wird der Flughafen hauptsächlich für das Versenden von Waren verwendet. 1 % des gesamten Warenumsatzes sind internationalen Ursprungs, hauptsächlich im Exportbereich.¹⁶⁵ Der Flughafen der Stadt Lake Charles hat hingegen einen industriellen Fokus. Der Flughafen verfügt über die längste Landebahn der Region und ermöglicht es daher Flugzeugen jeglicher Klasse den Flughafen anzusteuern. Der Flughafen möchte seine Rolle als Warenflughafen stärken und hat kürzlich eine 4 Millionen USD-teure Investition vorgenommen. Der Flughafen verfügt über ein eigenes Büro der U.S. Customs and Border Protection (CBP), welches eine effiziente Zollabfertigung garantieren soll.¹⁶⁶

Straßennetz

Das Straßennetz des Staates erstreckt sich über mehr als 61.000 Meilen. Louisiana verfügt über eine gute Anbindung an das nationale Autobahnnetzwerk.¹⁶⁷ Die Interstate 10 (I-10) verbindet die südliche Westküste mit der Ostküste. Die I-10 erstreckt sich von Los Angeles in Kalifornien bis nach Jacksonville in Florida. Allerdings teilt sie sich in Texas in die I-10 und I-20. Die I-10 verläuft südlich in die Städte Lafayette, Baton Rouge in New Orleans verfügen über eine direkte Anbindung. Die I-20 verläuft nördlicher und verbindet Dallas und Atlanta bis nach South Carolina. Eine weitere Hauptverkehrsstrecke ist die I-55, welche die Stadt Chicago mit New Orleans verbindet. Kleinere Interstates wie beispielsweise die I-49 ermöglichen einen effizienten Verkehr zwischen den Hauptverkehrsrouten I-10 und I-20.¹⁶⁸ Abbildung 9 Karte Louisiana veranschaulicht das Straßensystem des Staates.

Schienenetz

Louisiana verfügt über ein umfangreiches Schienenetz, welches für den Personen- und Warentransport verwendet wird. Insgesamt erstreckt sich das Netzwerk über eine Strecke von knapp 3.000 Meilen. Diese 3.000 Meilen sind Eigentum von 19 verschiedenen Eisenbahngesellschaften. Sieben dieser Gesellschaften unterhalten Eisenbahnstrecken der Klasse 1, wobei der Staat Louisiana über eine direkte Anbindung an sechs der sieben Klasse 1 Schienennetzwerke verfügt. Klasse 1 Strecken sind Fernverkehrsstrecken für den Frachttransport durch Güterzüge. Mit über 1.100 Meilen besitzt die Union Pacific Railroad Company (UP) über das ausgeprägteste Schienennetzwerk in Louisiana. UP verbindet die gesamte Pazifikküste mit dem Süden und mittleren Westen. Dort gibt es verschiedene Anbindungen an weitere Schienennetze. Die am meisten transportierten Güter sind dabei Chemikalien, Kohle und Farmerzeugnisse. Weitere Informationen können dem Report des Louisiana Department of Transportation and Development (DOTD) entnommen werden.¹⁶⁹

¹⁶³ Vgl. BTS (2023): [2023 Port Performance Freight Statistics](#), abgerufen am 01.03.2023

¹⁶⁴ Vgl. Department of Transportation (2019): [Louisiana Airports](#), abgerufen am 05.03.2023

¹⁶⁵ Vgl. Flymsy (2023): [Louis Armstrong New Orleans International Airport](#), abgerufen am 05.03.2023

¹⁶⁶ Vgl. Chennault International Airport: [Air Cargo](#), abgerufen am 05.03.2023

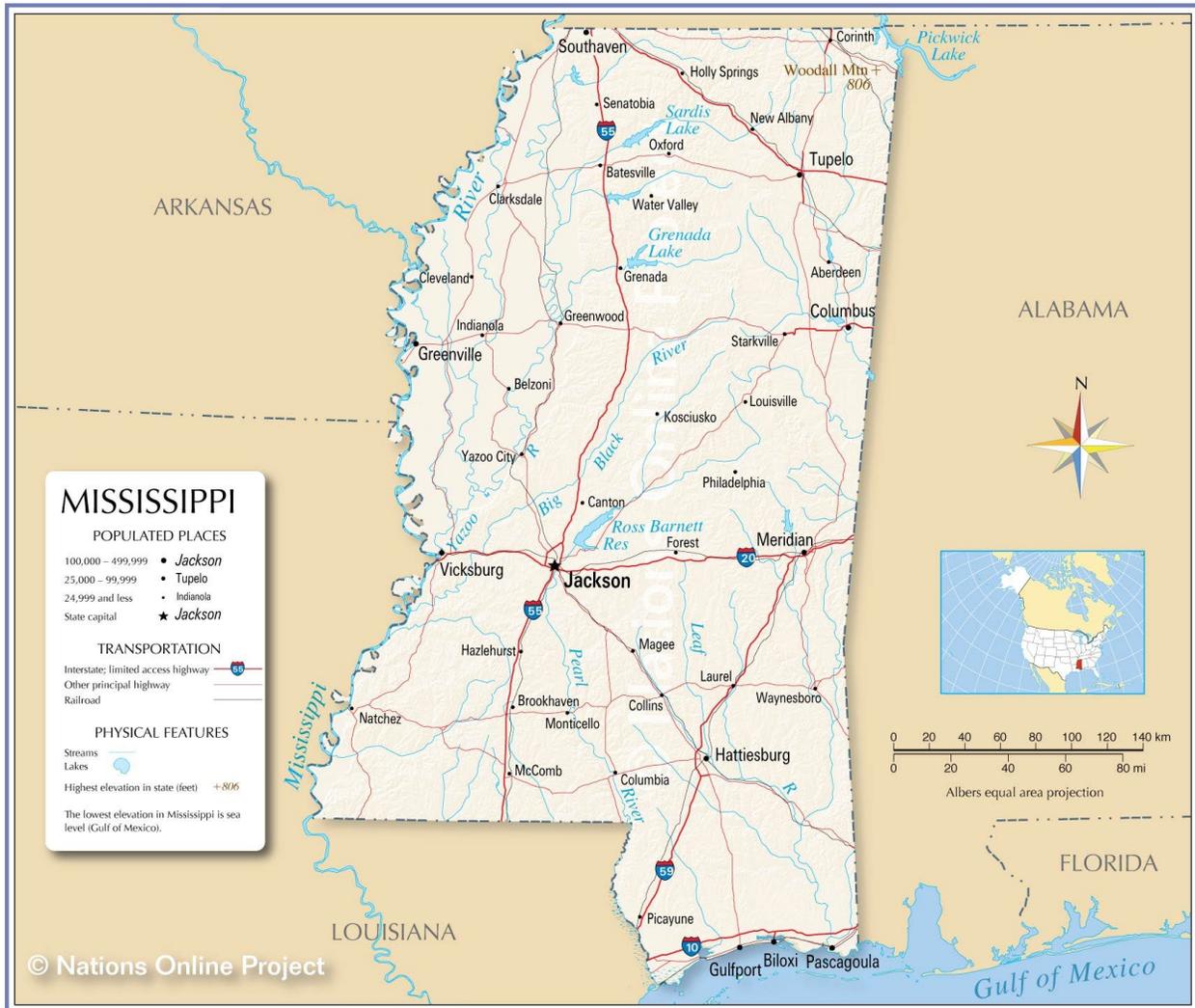
¹⁶⁷ Bureau of Transportation Statistics (2020): [Louisiana](#), abgerufen am 01.03.2023

¹⁶⁸ Vgl. Department of Transportation (2022): [Primary Highway Freight System PHFS Louisiana](#), abgerufen am 05.03.2023

¹⁶⁹ Vgl. DOTD (2019): [Louisiana Railroad Fact Book](#), abgerufen am 05.03.2023

5.2 Mississippi

Abbildung 18 Karte Mississippi



Quelle: Nations Online (k.D.): [Mississippi](#), abgerufen am 01.03.2023

Seehäfen

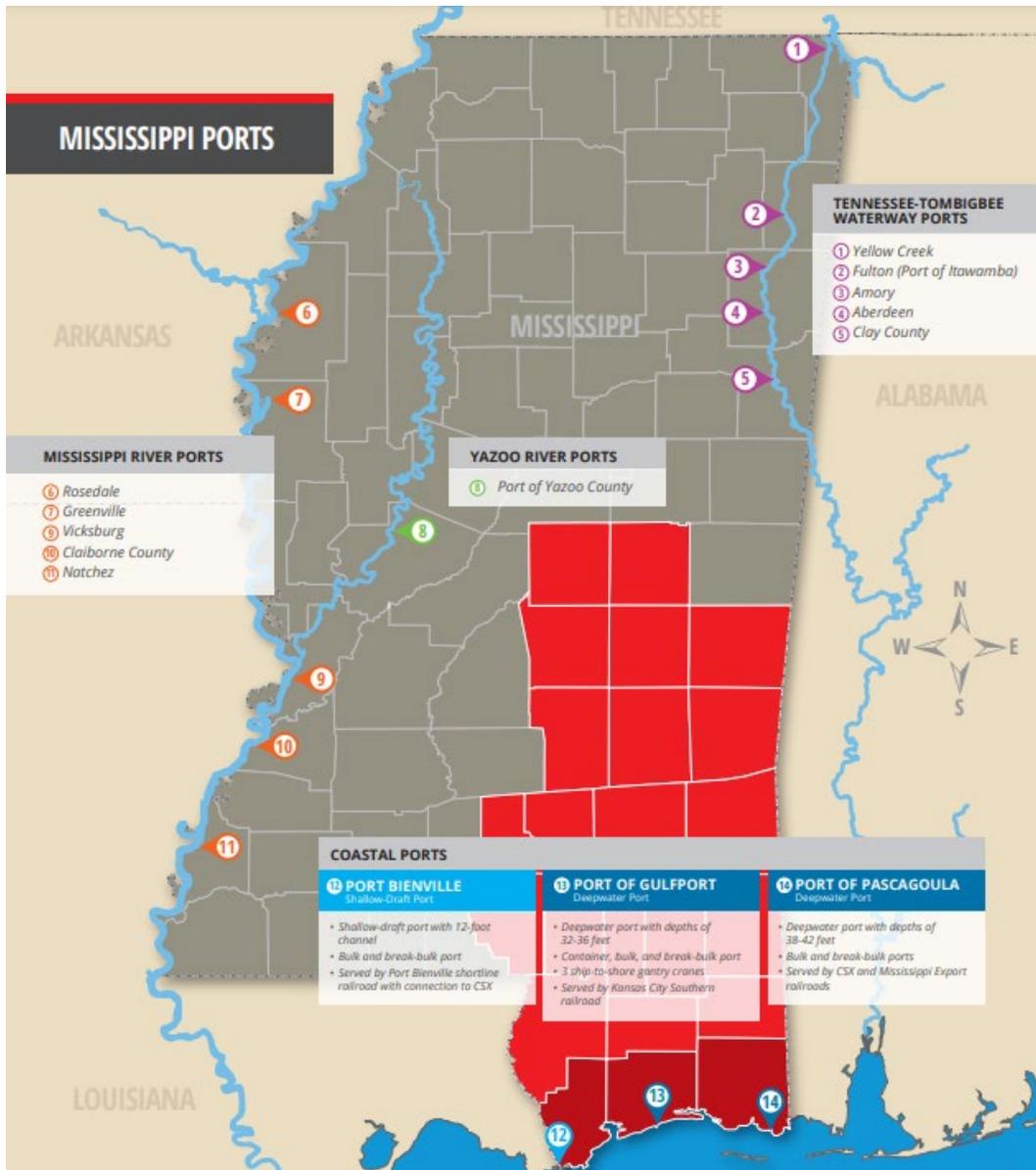
Auch der Staat Mississippi verfügt über einen direkten Zugang zum Golf von Mexiko. Mit einer Küstenlänge von 71 km verfügt Mississippi allerdings über einen deutlich beschränkteren Zugang als sein Nachbarstaat Louisiana.¹⁷⁰ Insgesamt haben sich 16 Häfen in Mississippi angesiedelt. Laut einem Report der Mississippi Power Economic Development Organisation werden 14 dieser Häfen aktiv für die kommerzielle Schifffahrt genutzt. Elf der Häfen haben sich entlang der Flüsse angesiedelt. Dabei befinden sich fünf am Mississippi River und fünf am Tennessee-Tombigbee Waterway, welcher im Nordosten durch den Staat fließt und im Golf von Mexiko in Alabama mündet. Drei der Häfen befinden sich am Golf von Mexiko. Dabei wurden der Port von Gulfport und der Port von Pascagoula zu Tiefseehäfen ausgebaut.¹⁷¹ Eine Übersicht aller Häfen kann in Kapitel 7.3 eingesehen werden. Die Küstenhäfen Port Bienville und Port of Pascagoula sind Schüttguthäfen und verfügen nicht über ein Containerterminal. Allerdings spielen die Häfen keine maßgebliche Rolle im nationalen Vergleich. Der Hafen von Gulfport ist ebenfalls nicht unter den 25 wichtigsten Schüttguthäfen vertreten, verfügt allerdings über zwei Containerterminals, welche beide über eine direkte Bahnverbindung verfügen. Das Terminal verfügt über drei kleinere Kräne. Im Jahr 2020 konnte das Terminal einen Containerumschlag von 137.000 TEU

¹⁷⁰ Vgl. Congressional Research Service (2006): [U.S. International Borders](#), abgerufen am 01.03.2023

¹⁷¹ Vgl. Mississippi Power Economic Development Organisation (k.D.): [Mississippi Ports](#), abgerufen am 05.03.2023

verzeichnen. Damit konnte sich der Hafen den 25. Platz im nationalen Vergleich sichern.¹⁷² Im Jahr 2015 wurde der Hafen als strategisch wichtig für das Verteidigungsministerium eingestuft. Seitdem nutzt das U.S. Militär den Hafen für strategische Zwecke und verschifft Waren und Equipment. Das kann u.a. auf die in geographischer Nähe liegenden, wichtigen U.S. Navy Werften zurückzuführen sein. Der Hafen hat sich zudem auf den Import von gekühlten Waren spezialisiert und kollaboriert u.a. mit globalen Marktführern in der Landwirtschaftsindustrie wie Dole und Chiquita. Diese Unternehmen verschiften exotische Früchte von Mittel- und Südamerika über den Gulfport in die Vereinigten Staaten. Laut dem Port von Gulfport ist ein Alleinstellungsmerkmal die zentrale Lage des Hafens. Der Hafen verfügt über eine direkte Anbindung an das Klasse 1 Schienennetz und LKWs können laut Studien des Hafens innerhalb von 24 Stunden 75 % des U.S. Marktes beliefern. In der Zukunft plant der Hafen weiter zu expandieren und hat u.a. das Project Cargo gestartet, welches mit Hilfe von Automatisierung und Digitalisierung die Effizienz des Hafens verbessern soll.¹⁷³

Abbildung 19 Übersicht Häfen Mississippi



Quelle: Mississippi Power Economic Development Organisation (k.D.): [Mississippi Ports](#), abgerufen am 05.03.2023

¹⁷² Vgl. BTS (2023): [2023 Port Performance Freight Statistics](#), abgerufen am 01.03.2023

¹⁷³ Vgl. Port of Gulfport (k.D.): [Port Facts](#), abgerufen am 01.03.2023

Flughäfen

Der Staat Mississippi verfügt über 80 öffentliche Flughäfen. Vier dieser Flughäfen sind internationale Flughäfen. Dazu gehören der Stennis International Airport in Bay St. Louis (HSA), der Gulfport-Biloxi International Airport (GPT), der Jackson-Medgar Wiley Evers International Airport (JAN) und der Trent Lott International Airport (PQL) in Pascagoula.¹⁷⁴ Der JAN ist der bedeutendste Flughafen im Passagierverkehr. Laut Angaben des JAN konnte der Flughafen die höchsten Passagierzahlen der letzten Dekade verzeichnen. Im Jahr 2022 starteten und landeten mehr als 1,2 Millionen Passagiere in Jackson. Laut eigenen Angaben ist der JAN in Bezug auf den Passagierverkehr für 60 % des gesamten Passagierverkehrs des Staates verantwortlich. Der Flughafen rechnet mit einem weiteren Anstieg um 9 % im Jahr 2023.¹⁷⁵ Auf Rang 2 befindet sich der Flughafen Gulfport mit Passagierzahlen von knapp 686,000 im Jahr 2022.¹⁷⁶ Sowohl der JAN als auch der GPT verfügen über Luftfrachtterminals. Im Jahr 2021 betrug der Warenumsatz auf dem Flughafen Jackson 20,7 Millionen Pfund. Knapp 96 % davon entstanden durch das Unternehmen UPS, welches auf dem Flughafen Brief- und Paketsendungen abwickelt.¹⁷⁷

Straßennetz

Mississippis Straßennetz erstreckt sich über mehr als 77,000 Meilen.¹⁷⁸ Wie auch der Staat Louisiana, ist Mississippi gut an das nationale Autobahnnetz angebunden. Die I10 und I20 verlaufen ebenfalls durch Mississippi und verbinden Jacksonville an der Ostküste mit Los Angeles an der Westküste. Die I10 verläuft direkt am Golf von Mexiko entlang der Städte Bay St. Louis, Gulfport und Pascagoula. Durch diese Anbindung wird der weitere Transport der Seefracht mit Hilfe von LKWs ermöglicht. Die Stadt Jackson verfügt über eine direkte Anbindung an die I20 sowie die I55, welche New Orleans mit Chicago verbindet.¹⁷⁹ Laut Angaben des Hafens von Gulfport ermöglicht das Autobahnnetz die Distribution von Gütern an 75 % des U.S. Marktes innerhalb von 24 Stunden.¹⁸⁰

Schiennetz

Der Staat Mississippi verfügt über ein ausgeprägtes Schiennetzwerk. Das Netzwerk für den Güterverkehr erstreckt sich auf knapp 2,500 Meilen. Insgesamt gibt es 27 verschiedene Schiennetzbetreiber in Louisiana. Die meisten davon betreiben allerdings nur Kurzstreckenverbindungen der Klasse 3. Allerdings verfügt der Staat über Anbindungen von fünf Klasse 1 Schiennetzwerken. Dazu gehören die Canadian National Railway (CN) und Kansas City Southern (KCS).¹⁸¹ Die CN verbindet den Süden rund um Mississippi mit den Norden der USA und Kanada. Die Hauptlinie verbindet Städte am Golf von Mexiko wie New Orleans, Gulfport/Biloxi und Mobile über Memphis und St. Louis mit Chicago. Dort teilt sich das System auf und Bahnlinien führen nach Vancouver und Alaska im Nordwesten und über Toronto und Montreal bis nach Halifax. Das KCS ist ein kleineres Schiennetz, welches den Süden der USA mit dem mittleren Westen verbindet.¹⁸² Neben den Hauptlinien verfügt der Staat Mississippi über 22 kleinere Bahnverbindungen. Diese verbinden beispielsweise Häfen mit dem nationalen Schiennetz. Der Hafen von Gulfport hat eine direkte Schienenanbindung an das CSX-Schiennetz. Die Häfen Port Bienville und Pascagoula haben hingegen eine direkte Anbindung an das CSX-Schiennetzwerk.¹⁸³ Das CSX-Netzwerk verbindet den Süd der USA mit dem Nordosten. Das Schiennetzwerk reicht von New Orleans im Südwesten über Chicago im Nordwesten nach Boston in den Nordosten bis nach Miami im Südosten. Jede größere Stadt innerhalb dieses Bereichs ist an das CSX Schiennetzwerk angeschlossen.¹⁸⁴

6 Markteintritt für deutsche Unternehmen

6.1 Markteinstiegs- und Vertriebsinformationen

Der Markteintritt in die USA kann auf den ersten Blick komplex und riskant erscheinen. In den USA herrscht ein anderes Investitionsklima und auch die Rechtslage unterscheidet sich in einigen Bereichen stark von der Deutschen. Nichtsdestotrotz sind die Vereinigten Staaten der größte Binnenmarkt der Welt und eröffnen deutschen Unternehmen vielversprechende Möglichkeiten.

¹⁷⁴ Vgl. MDOT (k.D.): [Mississippi Airport Directory](#), abgerufen am 05.03.2023

¹⁷⁵ Vgl. JMAA (2023): [Annual Passenger Statistics](#), abgerufen am 05.03.2023

¹⁷⁶ Vgl. FlyGPT (2022): [Statistics and Financials](#), abgerufen am 05.03.2023

¹⁷⁷ Vgl. JMAA (2021): [JMAA Air Cargo](#), abgerufen am 05.03.2023

¹⁷⁸ Vgl. Bureau of Transportation Statistics (2020): [Mississippi](#), abgerufen am 01.03.2023

¹⁷⁹ Vgl. Department of Transportation (2022): [Primary Highway Freight System PHFS Mississippi](#), abgerufen am 05.03.2023

¹⁸⁰ Vgl. Port of Gulfport (k.D.): [Port Facts](#), abgerufen am 01.03.2023

¹⁸¹ Vgl. Mississippi Department of Transportation (2020): [Railway Map Mississippi](#), abgerufen am 05.03.2023

¹⁸² Vgl. ACWR: [Map Class 1 Carriers in North America](#), abgerufen am 05.03.2023

¹⁸³ Vgl. Mississippi Power Economic Development Organisation (k.D.): [Mississippi Ports](#), abgerufen am 05.03.2023

¹⁸⁴ Vgl. ACWR: [Map Class 1 Carriers in North America](#), abgerufen am 05.03.2023

Vertrieb

Wenn die Entscheidung für den Markteintritt gefallen ist, gibt es für deutsche Unternehmen verschiedene Möglichkeiten Vertriebsaktivitäten in den USA aufzubauen. Die Deutsch-Amerikanischen Auslandshandelskammern (AHKn USA) sind private, gemeinnützige Organisationen, die als offizielle Vertretung der deutschen Industrie und des Handels in den Vereinigten Staaten fungieren.¹⁸⁵ Jede Region der Vereinigten Staaten (Nordosten, Süden, Westen, Mittlerer Westen und die Hauptstadt Washington D.C.) ist jeweils durch eine AHK bzw. eine deutsche Delegation vertreten. Die AHKn USA sind Teil eines internationalen Netzwerks, das aus 140 deutschen Auslandshandelskammern und Delegationsbüros in mehr als 90 Ländern besteht. Die AHKn USA gehören zu den größten bi-nationalen Kammern weltweit und haben die Aufgabe, die deutsch-amerikanischen Wirtschaftsbeziehungen zu intensivieren und den Handel und die Investitionen zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten zu fördern. Unter der Servicemarke "DEInternational" bieten die AHKn USA kleinen und mittelständischen deutschen Unternehmen Beratungsleistungen zum Markteintritt in die USA an, einschließlich maßgeschneiderter Marktrecherchen, Geschäftspartnervermittlungen, Networking-Möglichkeiten, Unterstützung bei der Standortwahl und der Personalsuche. Gerade die Personalsuche stellt in den Vereinigten Staaten für deutsche Unternehmen eine große Herausforderung dar. Gründe hierfür sind zum einen allgemeiner Fachkräftemangel und zum anderen das differierende Berufsbildungssystem in den USA. Das in Deutschland etablierte duale Ausbildungssystem existiert in den USA so nicht.¹⁸⁶ Es ist daher mit Fortbildungskosten für einheimisches Personal zu rechnen.

Je nach Ausrichtung des Unternehmens und Umfangs des geplanten Engagements in den USA ist die Ausgestaltung der Vertriebskanäle zu differenzieren. Im Folgenden werden einige wichtige Vertriebsinformationen, die für deutsche Unternehmen zur Etablierung am US- Markt entscheidend sein können, überblicksartig zusammengefasst:

- Bestehender kurz-, mittel- und langfristiger Businessplan (solider und durchdachter *Business Case*)
- Marktkennntnisse (*Product-Market-Fit*, Kenntnisse der regionalen Marktgegebenheiten, insbes. Kenntnisse im Vertrags- und Haftungsrecht, Konkurrenz/Mitbewerber, Distributionswege, wichtige Verbände, Messen, Multiplikatoren etc.)
- Ausreichende Finanzierung und Investitionsbereitschaft für eine lange Aufbauphase (i.d.R. drei bis fünf Jahre, bevor die US- Aktivitäten profitabel sind)
- Realistische Ziele (z.B. regionalen Markteintritt und Aufbau von Referenzkunden und -projekten forcieren)
- Durchdachte Personalauswahl (bspw. Einstellen US-amerikanischer Mitarbeiter in den Bereichen Sales und Marketing)
- Kenntnisse des Wettbewerbsumfelds und Abgrenzung von Alleinstellungsmerkmalen (*Unique Selling Point - USP*)
- Interkulturell versiertes Management, welches mit der US-amerikanischen Geschäftskultur vertraut ist
- Durchdachte langfristige Standortwahl
- Kontrolliertes Wachstum und Koordination von Absatzschwankungen
- Bei wachsendem Kundenstamm ein gezieltes *Customer-Relationship-Management (CRM)* platzieren

Übersicht der Dienstleistungen der AHK USA¹⁸⁷

Allgemeine Anfragen und Kontaktvermittlung

Die AHKn sind Ansprechpartner und bieten Erstinformationen zum Markteintritt und Marktexpansion sowie Beratung zur Einfuhr von Produkten in die USA. Zudem stellen die AHKn den Kontakt zu erfahrenen und zuverlässigen Dienstleistern her, die den deutschen Unternehmen bei ihrem US-Markteintritt unterstützen können, wie unter anderem zu Anwälten, Steuerberatern, Banken, Maklern und Versicherungsagenten.

Marktrecherchen und Potenzialanalysen

Dies beinhaltet die zielgerichtete Analyse des US-Marktes (z.B. Marktstruktur, Wachstum, Trends, Distributionsstruktur, vorhandene Wettbewerber) zur Einschätzung des Potenzials der Produkte oder Servicedienstleistungen.

U.S. Geschäftspräsenz/Virtuelles Office

Die Handelskammern in Atlanta, Chicago, New York und San Francisco sowie der Delegations-Standort in Washington D.C. bieten den Service der US-Geschäftspräsenz, d.h. eine Geschäftsadresse und lokale Telefonnummer in den

¹⁸⁵ Vgl. German Chambers of Commerce Abroad (2022): [German American Chambers of Commerce](#), abgerufen am 21.04.2023

¹⁸⁶ Vgl. Berufsqualifikationsportal (k.D.): [Berufsprofil USA](#), abgerufen am 21.04.2023

¹⁸⁷ AHK USA-Süd (2022): [Consulting Services Overview](#), abgerufen am 28.06.2022

Räumlichkeiten der Handelskammer und Bearbeitung der Korrespondenz durch geschulte, zweisprachige AHK-Mitarbeiter. Bei Bedarf werden an einigen Standorten weitere vertriebsunterstützende Aktivitäten bzw. administrativer Support übernommen.

Marketing

Dies beinhaltet Marketingunterstützung u.a. im Bereich Social Media, Übersetzungen oder die Durchführung von Veranstaltungen (Webinare, Roundtables, Fachkonferenzen, Business-Luncheons) sowie Mailingaktionen an potenzielle Kunden oder Vertriebspartner.

Career Services / Recruiting

Über das AHK-eigene Job-Portal "GACC Talent Network" bieten die US-Kammern Jobinteressenten eine Plattform für passende Positionen, und Unternehmen die Möglichkeit, Stellenausschreibungen zu veröffentlichen. Zukünftig soll im Rahmen des TalentPools auch Lebenslauf-Optimierung angeboten werden. Einige Kammern bieten zusätzlich Recruitment-Dienstleistungen an und unterstützen so Unternehmen aktiv bei der Suche nach geeigneten Kandidaten.

Standortsuche

Dies beinhaltet die Unterstützung bei der Standortwahl für die Vertriebs- oder Produktionsniederlassung. Die maßgeschneiderte Beratung beinhaltet eine Auswahl der geeignetsten Standorte und eine Bewertung u.a. der respektive Regionen bezüglich Betriebskosten, Demografie, Wirtschaft und lokaler Förderungen.

Geschäftspartnersuche und -vermittlung

Dies beinhaltet die zielgerichtete Suche nach Unternehmenskontakten sowie die aktive Kontaktaufnahme zu potenziellen Vertriebs- und Geschäftspartnern in den USA. Ziel ist die Vereinbarung von konkreten B2B-Geschäftsterminen.

Messeunterstützung

Dies beinhaltet die Unterstützung bei der Organisation und Durchführung von Messebesuchen in den USA, inklusive der Auswahl geeigneter Messen. Hierzu zählt auch die konkrete Vereinbarung gezielter Geschäftstermine im Vorfeld, sowie eine Standbetreuung während der Messe durch zweisprachige AHK-Mitarbeiter.

Rechtliche Beratung und J-1 Visum/Partner Support Programm (AHK USA-New York)

Die Handelskammer in New York bietet Auskunft zu allgemeinen Rechtsfragen des deutsch-amerikanischen Wirtschaftsverkehrs und Unterstützung bei Firmengründungen in den USA. Daneben erteilt die AHK Bonitätsauskünfte, agiert als U.S. Agent gegenüber der Food and Drug Administration (FDA) und bietet die Durchführung von Inkasso- und Wirtschaftsmediationsverfahren an.

Je nach Ausrichtung des Unternehmens und Umfangs des geplanten Engagements in den USA ist die Ausgestaltung der Vertriebskanäle zu differenzieren. Im Folgenden werden einige wichtige Vertriebsinformationen, die für deutsche Unternehmen zur Etablierung am US-Markt entscheidend sein können, überblicksartig zusammengefasst.

Direktvertrieb

Der Direktvertrieb ist der effizienteste, aber auch vergleichsweise ein kostenintensiver Weg für deutsche Unternehmen, eine dauerhafte Beziehung mit amerikanischen Kunden aufzubauen. Neben dem Preis spielt die Kundenbeziehung innerhalb des Kaufentscheidungsprozesses eine zentrale Rolle, da US-amerikanische Kunden generell eine höhere Serviceleistung als in Deutschland erwarten.

Erfahrungsgemäß sollten hochtechnische oder erklärungsbedürftige Produkte durch den Direktvertrieb verkauft werden, da das eigene Vertriebsteam über die nötige Informationsbasis des Portfolios verfügt, um das Produkt effektiv an den Kunden zu verkaufen. Hierbei stellt sich darüber hinaus die Frage, ob amerikanisches Vertriebspersonal eingestellt werden soll. Zahlreiche erfahrene Mitglieder der AHKs USA raten von der reinen Entsendung von Vertriebspersonal aus Deutschland ab und empfehlen stattdessen, US-Amerikaner langfristig für den Vertrieb einzusetzen. Ein deutsch-amerikanisches Vertriebs- und Customer Service Team hat sich dabei i. d. R. als besonders effektiv herausgestellt.

Vertriebspartner

Obwohl der Direktvertrieb oft die beste Strategie für den langfristigen Erfolg darstellt, können Vertriebspartner ergänzend zu den eigenen Mitarbeitern den Markteintritt vorantreiben. Grundsätzlich bieten sich innerhalb der USA mehrere Arten von Vertriebspartnern an, darunter fallen Handelsvertreter und Distributoren (Vertriebshändler). Die Wahl dieser ist

wiederum von der Marktgröße und dem Produkttyp abhängig. Oftmals sind Serviceunternehmen oder Systemintegratoren mit einem geringeren Verkaufshintergrund gute Partner. Wegen der Größe des Landes und den Unterschieden in den verschiedenen Regionen ist es nur selten möglich, die USA mit einem einzigen Partner abzudecken.

Handelsvertreter

Der Handelsvertreter, auch Sales Representative (oder kurz Sales Rep) genannt, vermittelt gegen eine Provision Aufträge, verfügt allerdings nicht über die Befugnis, Verträge eigenständig abzuschließen. Somit findet der Verkauf der Ware im Namen und auf Rechnung des deutschen Unternehmens statt. Sollte dem Handelsvertreter kein Erfolg gelingen, sind deren Verträge i.d.R. kurzfristig auflösbar, sodass das Geschäftsrisiko minimiert wird. Nachteile ergeben sich daraus, dass die gesamte Verantwortung für Transport, Service, Reparatur, Inkasso und Produkthaftung bei der deutschen Firma verbleibt. Ein Handelsvertreter bedient grundsätzlich eine spezifische geographische Region, die von einer Großstadt bis hin zu mehreren Bundesstaaten rangieren kann. Einige Handelsvertreter berechnen eine monatliche Gebühr für ihre Dienste, sogenannte territory development fees oder retained service fees. Da in den USA jedoch meist auf Provisionsbasis gearbeitet wird, werden Produkte mit langen Verkaufszyklen selten erfolgreich von Handelsvertretern vertrieben.

Distributoren

Im Gegensatz zu Handelsvertretern kaufen Distributoren die Produkte und Waren direkt ein und verkaufen sie dann unter ihrem eigenen Namen weiter. Dadurch übernimmt der Distributor auch die Risiken des Verkaufs und ist auch für den Service nach dem Verkauf des Produktes zuständig. Distributoren können den Verkauf und insbesondere den Service für Produkte in verschiedenen Regionen ermöglichen. Ein Vorteil der Zusammenarbeit mit Distributoren ist, dass die geschäftlichen Risiken (außer der Produkthaftung und dem gewerblichen Rechtsschutz) beim Distributor liegen. Dieser hat dadurch selbst ein Interesse, den Verkauf zu fördern und verfügt i. d. R. über ein entsprechendes Vertriebsnetz. Ferner leistet er auch den After-Sales-Service. Von Nachteil ist mitunter, dass die Kunden dem deutschen Unternehmen oft nicht bekannt sind und die Gefahr besteht, dass auch Konkurrenzprodukte vertrieben werden.

Direkter und indirekter Vertrieb schließen einander nicht aus

Es ist wichtig zu erwähnen, dass sich direkter und indirekter Vertrieb in den USA nicht pauschal gegenseitig ausschließen. Sehr oft werden die USA in verschiedene Verkaufsregionen aufgeteilt, die teils direkt vom Unternehmen und teils von lokalen Partnern indirekt betreut werden. Es gilt, Personalkapazitäten für die Betreuung eines solchen Netzwerks vorab mit einzukalkulieren. Eine Mischung aus Vertriebskanälen kann unter Umständen von Vorteil und sehr erfolgreich sein.

Inkubator Programm

Sowohl der Staat Louisiana als auch Mississippi bieten Incubator-Programme für den Markteinstieg an. Das Unternehmen SeaAhead Inc. hat ein Incubator Programm für die Blue Economy etabliert. Das Gulf Blue Programm soll Startups dabei helfen, ihre Idee zu verifizieren und unterstützt Gründer in der Gründungsphase. Das Incubator-Programm bietet Mentoringprogramme an und hat bereits Fördermittel in Höhe von mehr als 500.000 USD ausgeschüttet.¹⁸⁸ Laut Mark Huang, Program Manager SeaAhead, nehmen derzeit sechs Startups an dem Incubator Programm teil. Ziel des Unternehmens ist es, die Lücke zwischen Forschung und Industrie zu schließen und einen klaren Fokus auf die nachhaltige Entwicklung der Industrie zu legen.¹⁸⁹

Auch das Roger F. Wicker Center der University of Southern Mississippi unterstützt Unternehmen beim Markteinstieg. Das Center verfügt u.a. über eine Werkstatt mit verschiedensten Maschinen wie 3D Druckern oder CNC-Maschinen, welche nach Einweisung verwendet werden können. Zudem können Büroräume angemietet werden.¹⁹⁰ Laut Jason McKenna, Director of Research, Development, Testing, Evaluation and Training (RDTE&T), soll das Roker F. Wicker Center for Ocean Enterprise ein Ort sein, an dem Industrie, Forschung und Regierung kollaborieren können.¹⁹¹ Das Center befindet sich direkt am Hafen von Gulfport, was Unternehmen ermöglicht ein starkes Netzwerk aufzubauen. Neben dem Roger F. Wicker Center gibt es noch einige weitere Institutionen, die beim Markteintritt unterstützen können. Dazu gehören u.a. die lokalen Handelskammern und staatlichen Instanzen des Economic Development.

Wahl der Rechtsform

Wie in Deutschland gibt es in den USA verschiedene Rechtsformen für Unternehmen. Je nach Unternehmensform unterscheiden sich dabei Faktoren wie Grundkapital, Haftung, Steuersätze und andere gesetzliche Regularien. Da in den

¹⁸⁸ Vgl. SeaAhead (k.D.): [Programs](#), abgerufen am 21.04.2023

¹⁸⁹ Vgl. Experteninterview mit Mark Huang am 23.03.2023

¹⁹⁰ Vgl. USM (k.D.): [Ocean Enterprise](#), abgerufen am 20.04.2023

¹⁹¹ Vgl. Experteninterview mit Jason McKenna am 20.03.2023

USA ein anderes Unternehmensklima als in Deutschland herrscht, sollte keinesfalls versucht werden die deutsche Rechtsform zu imitieren. Insbesondere im Bereich Haftung können die Strafen in den USA bedeutend höher ausfallen als in Deutschland. Daher ist es ratsam einen Experten aufzusuchen und eine entsprechende Beratung in Anspruch zu nehmen. Die folgende Tabelle gibt einen grundlegenden Überblick über die Rechtsformen.

Tabelle 10 Rechtsformen in den USA

Rechtsform	Eigenschaften
Gesellschaften mit beschränkter Haftung	
Corporation (Corp., Inc., Ltd.)	Die Corporation ist mit der deutschen AG oder GmbH vergleichbar. Ihre Anteilseigner haften grundsätzlich nicht persönlich für die Verbindlichkeiten der Gesellschaft.
Limited Liability Company (LLC, LC)	Die LLC verbindet die Charakteristiken einer Corporation mit denen einer Partnership. Ihre Gesellschafter haften grundsätzlich nicht persönlich für die Verbindlichkeiten der LLC. Aus gesellschaftsrechtlicher Sicht ist die LLC vergleichbar mit der deutschen GmbH. Die LLC-Gesellschafter haben ein Wahlrecht zur Besteuerung der LLC als Corporation (intransparent und daher körperschaftsteuerpflichtig) oder als Partnership (transparent und daher Verteilung der Einkünfte auf die Gesellschafter). Texas gestattet die Gründung einer Ein-Personen-LLC. ¹⁹²
Limited Partnership (LP) mit einer Corporation als General Partner	Die LP mit einer Corporation als Komplementär ist mit der deutschen GmbH & Co. KG vergleichbar. Dem General Partner obliegt die Geschäftsführung der LP. Gewöhnlich hält die Komplementär-Corporation einen geringen Teil am Kapital der LP (z.B. 0,5 %), während die Limited Partner (Kommanditisten) die übrigen Geschäftsanteile (z.B. 99,5 %) an der LP besitzen.
Limited Liability Partnership (LLP)	Partner in Rechtsanwalts- oder Steuerberatungskanzleien, Architekturbüros oder ähnlichen Unternehmen sind in den USA persönlich haftbar für Verbindlichkeiten der Gesellschaft, selbst wenn sie Limited Partner einer LP sind. Sofern jedoch die LLP als Gesellschaftsform gewählt wird, ist jeder Partner grundsätzlich nur für seine eigenen Handlungen haftbar und nicht für die der anderen Partner. Die LLP kann mit der deutschen Partnerschaftsgesellschaft verglichen werden.
Gesellschaften mit unbeschränkter Haftung	
General Partnership (GP)	Eine GP ist mit der deutschen OHG bzw. Gesellschaft bürgerlichen Rechts vergleichbar. Alle Partner haften persönlich für die Verbindlichkeiten der Gesellschaft.
Limited Partnership (LP)	Eine LP ist mit der deutschen KG vergleichbar. Grundsätzlich haftet der Limited Partner (Kommanditist) nicht persönlich für die Verbindlichkeiten der Gesellschaft, sofern er sein gezeichnetes Kapital eingezahlt hat. Dagegen haftet der General Partner (Komplementär) unbeschränkt mit seinem Vermögen.

Quelle: Rödl & Partner USA (20.10.2022): [Die optimale Wahl der Rechtsform für das USA Geschäft](#), abgerufen am 21.04.2023

6.2 Marktbarrieren und Hemmnisse

Obwohl der US-Markt ein erhebliches Potenzial verspricht, dürfen Marktbarrieren und Hemmnisse keinesfalls außer Acht gelassen werden. Aufgrund der geographischen Lage haben die Staaten Louisiana und Mississippi logistisch betrachtet viele Vorteile. Allerdings befinden sich beide Staaten in einer Hurrikanzone. Die beiden Staaten werden regelmäßig von

¹⁹² Vgl. Upcounsel (05.05.2022): [Texas Single Member LLC Filing Requirements](#), abgerufen am 27.12.2022

Hurrikans getroffen und teils stark verwüstet. Dies hat nicht nur einen starken gesamtwirtschaftlichen Einfluss, sondern beeinträchtigt den Schiffbau direkt. Durch die Stürme kann es zu starken Schäden an den Gebäuden kommen und Schiffe könnten beschädigt werden. Chris Engels, International Investment Consultant der Mississippi Development Authority, beschreibt Hurrikans als größte Herausforderung.¹⁹³

Die Naturgewalten haben laut Sean Duffy, Executive Director der Big River Coalition, allerdings weitreichendere Folgen. Als natürliches Gewässer verändert sich der Lauf des Flusses über die Jahre, was für die Umgebung weitreichende Konsequenzen haben könnte. Zudem sei das staatliche Budget begrenzt, was den Handlungsspielraum mindert. Harrison Crabtree, Direktor des New Orleans Worldtrade Center, merkte an, dass die niedrige Höhe der Brücke nahe dem Hafen von New Orleans Post-Panamax Schiffe (Schiffe, die nicht durch den Panamakanal passen) daran hindert, den Hafen anzulaufen. Daher ist der Hafen New Orleans dabei ein milliardenschweres Terminal den flussabwärts zu bauen, um den Zugang dieser Schiffe sicherzustellen. Der erste Liegeplatz des Terminals soll bis 2025 in Betrieb sein.

Gary Aucoin, Präsident der Firma Schottel, identifizierte Lieferkettenstörungen als eine der größten Herausforderungen. Laut ihm habe sich der Markt aufgrund der COVID Pandemie stark verändert. Einige Zulieferer mussten Insolvenz anmelden was Unternehmen dazu zwingt nach neuen Alternativen zu suchen.¹⁹⁴ Die fehlende Verfügbarkeit von Zulieferern kann als Hemmnis oder Chance für deutsche Unternehmen gewertet werden. Aufgrund des Umbruchs auf dem Markt ist es leichter sich als Unternehmen zu etablieren.

In allen Unternehmen wurde übereinstimmend berichtet, dass hauptsächlich der Schiffbau eine wichtige Rolle in den beiden Staaten spielt. Obwohl der Mississippi essenziell für den Transport innerhalb der USA ist, haben sich nur wenige Schifffahrtsunternehmen in den beiden Staaten niedergelassen. Es gibt zwar kleinere Schifffahrtsunternehmen, größere internationale Unternehmen sind allerdings nur bedingt in den beiden Staaten beheimatet.

Laut übereinstimmenden Informationen der Interviews ist der Schiffbaumarkt in Louisiana und Mississippi sehr offen für Kollaborationen und neuen Unternehmen wird ermöglicht sich schnell auf dem Markt zu etablieren. Ein Großteil der Investitionen in diesem Bereich wird allerdings von staatlichen Instanzen getätigt. Dies stellt diverse Marktbarrieren für deutsche Unternehmen dar. Zum einen sind die staatlichen Mittel begrenzt und die Höhe der Investitionen hängt vom Haushaltsbudget ab. Sollte der Staat das Budget kürzen hat dies direkte Auswirkungen auf die Industrie. Dadurch dass eine Vielzahl von Aufträgen staatlicher Natur sind, müssen gewisse Kriterien eingehalten werden. Eines der wichtigsten Gesetze in diesem Zusammenhang ist der Buy American Act. Der Act sieht vor, dass staatliche Instanzen Produkte und Services aus den USA bevorzugen müssen. Nur unter bestimmten Ausnahmen kann von diesem Gesetz abgewichen werden. Dies ist eine starke Barriere für internationale Unternehmen. Sollte es einen amerikanischen Konkurrenten geben, ist die Wahrscheinlichkeit staatliche Aufträge zu erhalten gering. Allerdings ist es möglich eine amerikanische Niederlassung zu gründen und die Produktion in die USA zu verlegen. Damit wäre das Produkt „Made in America“ und darf für solche Projekte berücksichtigt werden. Dies ist allerdings mit hohen initialen Investitionen verknüpft und erschwert insbesondere kleineren Unternehmen den Markteinstieg. Die USA haben starke Protektionsmechanismen, um die nationale Sicherheit des Landes zu schützen. Aus diesem Grund müssen internationale Unternehmen viele Hürden überwinden, um mit der US Navy oder US-Küstenwache Geschäfte zu machen.

In allen Interviews wurde übereinstimmend der Jones Act als größte Markteintrittsbarriere betitelt. Der Jones Act schränkt die Handlungsmöglichkeit von internationalen Unternehmen in der Binnenschifffahrt enorm ein. Sollte das Schiff nicht in den USA erbaut, unter US-Flagge fahren, einem US-Amerikaner gehören und von US-Amerikanern operiert werden, darf kein US-Hafen direkt von einem anderen US-Hafen angefahren werden. Dadurch ist es internationalen Unternehmen nicht möglich in den Binnenschifffahrtsmarkt einzusteigen. Dieses Gesetz hat allerdings auch indirekte Konsequenzen auf den Schiffbau. Da ein Schiff in den USA erbaut werden muss, wird der US-Schiffbau gefördert und US-Werften erhalten sicherer Aufträge ohne internationale Konkurrenz. Dies kann als Chance für deutsche Zulieferer gesehen werden. Auf der anderen Seite könnte der Jones Act auch ein weiteres Hemmnis darstellen, da ggf. keine internationalen Produkte für Reparaturtätigkeiten oder Neubauten verwendet werden dürfen.

Die Markteintrittsbarrieren sind zusammenfassend der gesetzlichen Regelungen moderat. Die Industrie ist offen für neue Unternehmen, Gesetze könnten die Kollaboration jedoch erschweren. Allerdings gibt es Ausnahmen für diese Gesetze, welches es internationalen Unternehmen erlaubt trotzdem den Markt zu erschließen. Dies kann ggf. zeit- und kostenintensiv sein, verhindert aber keine Marktexpansion.

¹⁹³ Vgl. Experteninterview mit Chris Engels am 23.03.2023

¹⁹⁴ Vgl. Experteninterview mit Gary Aucoin am 15.03.2023

6.3 Hinweise zu Finanzierungsmöglichkeiten

Direkte finanzielle Förderung für deutsche Unternehmen stehen für eine Expansion nach Louisiana und Mississippi kaum zur Verfügung. Die Fördermöglichkeiten bestehen meist aus nicht monetären Vorteilen oder Steuervergünstigungen. Das Gulf Blue Programm des Unternehmens SeaAhead hat Zugriff auf Fördergelder für Startups in der initialen Phase. Diese Fördergelder können allerdings nicht vorab zugesichert werden.¹⁹⁵

Um die Ansiedlung von internationalen Unternehmen in Mississippi und Louisiana attraktiver zu gestalten, haben die Staaten sog. Tax Credits verabschiedet. Dies sind Steuervorteile, welche den zu versteuernden Betrag mindern. Es gibt eine Vielzahl von Steuererleichterungen in den verschiedensten Bereichen. Daher sollte ein Gespräch mit einem Experten gesucht werden. In Mississippi gibt es beispielsweise Steuervorteile, sollte eine gewisse Anzahl an Stellen im Schiffbau geschaffen werden.¹⁹⁶ Die Mississippi Development Authority unterstützt bei der initialen Beratung. Auch in Louisiana gibt es Steuervorteile für internationale Unternehmen. Neben Steuererleichterung gibt es zudem Zuschüsse für die Ausbildung von qualifiziertem Personal.

Die meisten Fördermöglichkeiten betreffen deutsche Unternehmen allerdings nur indirekt. Die Vereinigten Staaten von Amerika schütten derzeit Fördermittel in Milliardenhöhe aus, von denen deutsche Unternehmen indirekt profitieren können. Eines der größten Förderprogramme ist dabei der Infrastructure Investment and Jobs Act. Dieser Beschluss gibt Fördergelder in Höhe von 1,2 Billionen USD für den Ausbau der US-amerikanischen Infrastruktur frei. Mit 110 Mrd. USD ist der größte Teil des Budgets für den Ausbau des Straßenverkehrsnetz vorgesehen, allerdings sind ebenfalls erhebliche Summen für den Ausbau der maritimen Infrastruktur vorgesehen. Diese Budgets werden an die einzelnen Staaten verteilt.¹⁹⁷

Viele Finanzierungsmöglichkeiten können nur von anderen staatlichen oder US-amerikanischen Instanzen in Anspruch genommen werden. Ein Beispiel dafür ist das Maritime Guaranteed Loan (Title XI) Program. Dieses Programm sichert amerikanischen Werften und Schiffahrtsgesellschaften garantierte Kredite und Subventionen für die Modernisierung zu.¹⁹⁸ Sollte also ein deutsches Unternehmen eine amerikanische Werft von Modernisierungsmaßnahmen überzeugen können, kann dieses amerikanische Unternehmen das Title XI-Programm in Anspruch nehmen und Förderungen für die Modernisierungsmaßnahmen erhalten.

Weitere Programme sind der National Defense Authorization Act und der Coast Guard Reauthorization Act. Diese beiden Acts bestimmen die Investitionen und das Budget einzelner Instanzen. Beispielsweise beinhaltet der National Defense Authorization Act genaue Angaben zur Beschaffung neuer Militärschiffe samt Budget. Auf Basis dieser Information führt die US Navy Ausschreibungen durch, auf die sich die einzelnen US-Werften bewerben können. Auch wenn deutsche Unternehmen davon ausgeschlossen sind, besteht die Möglichkeit mit einer Werft zu kollaborieren, welche den Auftrag der Navy erhalten hat.¹⁹⁹ Das gleiche gilt für die Küstenwache. Auch die Küstenwache erhält ein jährliches Budget zur Beschaffung neuer Schiffe oder zur Reparatur und Modernisierung.²⁰⁰ Auch andere staatliche Instanzen wie beispielsweise Forschungsinstitute erhalten Fördermittel, von denen deutsche Unternehmen indirekt profitieren können. Weitere dieser Fördermittel werden in Kapitel 4 erwähnt.

Da kaum finanzielle Mittel für eine Expansion seitens Louisianas oder Mississippis zur Verfügung gestellt werden können, sollten deutsche Unternehmen vorab die Machbarkeit solch einer Situation prüfen und ggf. die Markteintrittsstrategie adaptieren.

6.4 Handlungsempfehlungen für deutsche Unternehmen

Zunächst sollten deutsche Unternehmen die eigenen Ressourcen und Kapazitäten prüfen, um eine geeignete Markteintrittsstrategie zu wählen. Neben internen Faktoren spielen hier eine Vielzahl externe Faktoren eine wichtige Rolle. Sollte in diesen Punkten nicht genügend Know-how verfügbar sein, empfiehlt die AHK USA-Süd einen Experten zu kontaktieren. Auch die AHK USA-Süd bietet Unterstützung bei dem Markteinstieg an.

Das Steuersystem des USA ist sehr komplex und kann sich sogar von Gemeinde zu Gemeinde unterscheiden. Um Fehler zu vermeiden, welche zu hohen Geldstrafen führen können, empfiehlt die AHK USA-Süd mit lokalen Steuerberatern zusammenzuarbeiten. Diese können ebenfalls dabei helfen, die zahlreichen Steuervorteile vollständig nutzen zu können.

¹⁹⁵ Vgl. Experteninterview mit Mark Huang am 23.03.2023

¹⁹⁶ Vgl. Experteninterview mit Gabriella Nuzzo am 03.04.2023

¹⁹⁷ Vgl. MARAD (2022): [Infrastructure Act](#), abgerufen am 22.04.2023

¹⁹⁸ Vgl. MARAD (2022): [Federal Ship Financing Program](#), abgerufen am 22.04.2023

¹⁹⁹ Vgl. U.S. Congress (2022): [National Defense Authorization Act](#), abgerufen am 22.04.2023

²⁰⁰ Vgl. U.S. Congress (2022): [Coast Guard Reauthorization Act](#), abgerufen am 22.04.2023

Dasselbe gilt für Anwälte, die dabei behilflich sein können, notwendige Genehmigungen oder Bescheinigungen zu erhalten und eventuelle rechtliche Risiken beim Markteintritt zu minimieren. Wirtschaftsförderagenturen wie das World Trade Center New Orleans, die Mississippi Development Authority, die Mississippi Enterprise for Technology und viele weitere lokale Instanzen können die entsprechenden Kontakte herstellen.

In den USA wird viel Wert auf persönlichen Kontakt gelegt. Daher ist es ratsam einen Mitarbeiter oder Sales Representative vor Ort zu haben, welcher direkt mit potenziellen Partnern in Kontakt treten kann. Dieser sollte vorzugsweise mit der US-Kultur vertraut sein und der Landessprache mächtig sein - im besten Fall ein US-Amerikaner. Zudem ist es empfehlenswert, Mitarbeiter auf Unwetter vorzubereiten und ggf. in Unwetter-Schulungen zu investieren. Beim Kauf oder Bau von Gebäuden oder Anlagen ist darauf zu achten, dass diese wetterbeständig sind und wenn möglich gegen Unwetterschäden versichert sind. Um die Stromversorgung zu gewährleisten, kann Strom durch erneuerbare Energien erzeugt werden und an Speichermodule gekoppelt werden. Auch die Absicherung durch unabhängige Micro Grids ist eine Option. In Bezug auf die Supply Chain sollte ein Fokus auf höhere Mindest- oder Sicherheitsbestände gelegt werden, um die Warenverfügbarkeit zu garantieren.

Produkte und Zubehör sollten vor Export auf Kompatibilität im Zielmarkt geprüft werden. Wenn nötig sollten entsprechende Modifikationen vor Export durchgeführt werden, um eine erfolgreiche und nachhaltige Geschäftsbeziehung aufbauen zu können. Laut Sean Duffy ist es beispielsweise wichtig, dass Geräte die richtige Einheit anzeigen, da die USA nicht das metrische System verwenden. Zudem sollten Produkte erst eingeführt werden, nachdem sie von der entsprechenden Behörde genehmigt wurden. Das Genehmigungsverfahren sollte mit einer ausreichenden Vorlaufzeit begonnen werden, da diese teilweise einige Monate in Anspruch nehmen können.

Unternehmen sollten die Nutzung von Free-Trade-Zones (FTZ) bei der Einfuhr von Produkten in Betracht ziehen. Dadurch können Einfuhrzölle und Steuern vermieden oder umgangen werden. Eine Liste aller FTZ kann auf der Webseite der International Trade Administration eingesehen werden.²⁰¹ Auch eine Produktionsstraße in den USA könnte erwägt werden. Dies eröffnet Unternehmen langfristig bedeutende Möglichkeiten, da einige gesetzliche Einschränkungen, wie beispielsweise des Jones Act oder Buy American Act, dadurch nicht mehr in Kraft treten.

Ein Großteil der Investitionen wird durch staatliche Instanzen getätigt. Da es als deutsches Unternehmen schwierig sein kann mit staatlichen Instanzen direkt ins Geschäft zu treten, ist es empfehlenswert sich an das Unternehmen zu wenden, das bereits den Auftrag erhalten hat und als Tier 2 Zulieferer zu agieren. Dort sind die gesetzlichen Hürden deutlich niedriger. Deutsche Unternehmen sollten enge Beziehungen zu lokalen Partnern aufbauen. In einer dichtvernetzten Gemeinschaft wie der maritimen Industrie in Louisiana und Mississippi werden positive Erfahrungswerte durch Mundpropaganda verbreitet und können somit ein wichtiges Instrument zur Etablierung im Markt darstellen. Auch der Kontakt zu lokalen *Economic Development Agencies* (Wirtschaftsagenturen) und Verbänden ist von enormer Wichtigkeit.

²⁰¹ Vgl. International Trade Administration: [Free Trade Zones](#) (k.D.), abgerufen am 25.03.2023

7 Profile der Marktakteure

7.1 Ministerien, Behörden und Verbände

Institution	Website	Standort	Adresse
Mississippi Department of Marine Resources	https://dmr.ms.gov/	Biloxi, MS	1141 Bayview Avenue
Gulf Intracoastal Canal Association	https://www.gicaonline.com/	Covington, LA	PO Box 2698
Mississippi Power	https://www.mississippipower.com/business/economic-development/regional-team.html	Gulfport, MS	2908 28th St
Mississippi Department of Transportation	https://mdot.ms.gov/	Jackson, MS	401 North West Street
Associated Branch Pilots of the Port of New Orleans (BAR Pilots)	https://barpilot.com/	Metairie, LA	PO Box 8563 Metairie
Gulf of Mexico Alliance	https://gulfofmexicoalliance.org/	Ocean Springs, MS	1151 Robinson Street
Mississippi Enterprise for Technology	https://mset.org/	Stennis Space Center, MS	1103 Balch Blvd
NASA	https://www.nasa.gov/centers/stennis/home/index.html	Stennis Space Center, MS	Stennis Space Ctr Of Nasa
National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA)	https://coast.noaa.gov/	Pascagoula, MS	3209 Frederic St
Louisiana Association of Business and Industry	https://labi.org/	Baton Rouge, LA	500 Main Street
Louisiana Department of Transportation and Development	http://www.dotd.la.gov/Pages/default.aspx	Baton Rouge, LA	1201 Capitol Access Road
Ports Association of Louisiana	https://www.portsoflouisiana.org/	Baton Rouge, LA	666 North St
Louisiana 23 Development Company	https://www.la23devco.com/	Belle Chasse, LA	N/A
St. James Parish	https://stjamesla.com/	Convent, LA	5800 Highway 44
Gulf Coast Business Council	https://www.msgcbc.org/	Gulfport, MS	11975 Seaway Road
Harrison County Development Commission	https://www.mscoast.org/	Gulfport, MS	12281 Intraplex Parkway
Sea Ahead Inc.	https://gulfbuenavigator.org/	Gulfport, MS	N/A

Mississippi Development Authority	https://mississippi.org/	Jackson, MS	P. O. Box 849
Mississippi Valley Flood Control Association	https://mvttc.com/	Mandeville, LA	1131 N. Causeway Blvd.
Jefferson Chamber of Commerce	https://jeffersonchamber.org/	Metairie, LA	3421 N. Causeway Blvd.
Louisiana Maritime Association	https://online.louisianamaritime.org/	Metairie	
Propeller Club of the United States – Port of New Orleans	http://www.propclubnola.org/	Metairie, LA	3939 North Causeway Boulevard
Greater New Orleans Inc.	https://gnoinc.org/	New Orleans, LA	1100 Poydras Street
New Orleans Chamber of Commerce	https://www.neworleanschamber.org/	New Orleans, LA	1515 Poydras St. STE 1010
Southern U.S. Trade Association	https://www.susta.org/	New Orleans, LA	701 Poydras Street
World Trade Center of New Orleans	https://wtcno.org/	New Orleans, LA	1100 Poydras St
Jackson County Economic Development Foundation	https://jcedf.org/	Pascagoula, MS	3033 Pascagoula Street
National Customs Brokers & Freight Forwarders Association of America, Inc. (NCBFAA)	https://www.ncbfaa.org/	St. Rose, LA	N/A

7.2 Werften & Docks

Unternehmen	Website	Standort	Adresse
NauticStar Boats	https://nauticstarboats.com/	Amory, MS	500 Waterway Dr.
McNational Harahan, LA Shipyard	https://www.mcnational.com	Elmwood	1501 River Oaks Rd E
Knight's Marine	https://knightsmarine.com/	Moss Point, MS	7125 Highway 613
United States Marine, Inc.	https://www.usmi.com/	Gulfport, MS	10011 Lorraine Road
James Marine Hahnville, LLC	https://jamesmarine.com/	Hahnville, LA	15442 River Rd
Conrad Shipyard LLC	https://www.conradindustries.com/	Morgan City, LA	995 Duhon Blvd.
Swiftships, Inc.	https://swiftships.com/	Morgan City, LA	8001A Highway 182 East
Buck Kreihs Marine Repair, L.L.C.	https://bkco.us/	New Orleans, LA	2225 Tchoupitoulas Street

Acadian Contractors	http://www.acadiancontractors.com/	Abbeville, LA	17102 West LA Hwy 330
DeHart Shipyard	https://www.dehartshipyard.com/	Abbeville, LA	S. Henry St.
ABL Fabricators	https://www.ablfabricators.com/	Amelia, LA	300 Lake Palourde Rd.
Boconco, Inc.	www.boconco.com	Bayou La Batre, AL	14530 Shell Belt Road
Master Marine, Inc.	www.mastermarineinc.com	Bayou La Batre, AL	14284 Shell Belt Road
Steiner Shipyard, Inc.	www.steinershipyard.com	Bayou La Batre, AL	8640 Hemley St
C. & C. Marine and Repair	http://www.candmarine.com/	Belle Chasse, LA	701 Engineers Rd.
Bourg Dry Dock & Service Co., Inc.	www.lebeouftowing.com	Bourg, LA	136 Dry Dock Road
Scully's Metal Fab.	http://scullysaluminumboats.com/	Morgan City, LA	1015 Stephenville Rd
Eddison Chouest	https://www.chouest.com/	Cut Off, LA	16201 E Main St
Hope Services	http://hopeservicesinc.com/	Dulac, LA	8506 Shrimpers Row
Gulf Craft	https://gulfcraft.com/	Franklin, LA	320 Boro Lane
Ocean Aero	https://www.oceanaero.com/	Gulfport, MS	50 East Pier Rd.
United States Marine	https://usmi.com/	Gulfport, MS	10011 Lorraine Road
Aluma Marine	https://www.alumamarine.com/	Harvey, LA	1901 Destrehan Ave.
FMT Shipyard	http://fmtshipyard.com/	Harvey, LA	3640 Peters Rd.
Midship Marine	http://www.midshipmarine.net/	Harvey, LA	1029 Destrehan Ave
Total Marine Services of Jefferson, Inc	www.totalmarineservices.com	Harvey, LA	2057 Destrehan Avenue
Bordelon Marine Shipbuilders	https://www.bordelonmarine.com/	Houma, LA	682 Thompson Rd.
Elevating Boats	http://www.elevatingboats.com/	Houma, LA	124 Finish Line Lane
Main Iron Works	http://www.mainironworks.com/	Houma, LA	148 Old Ferry Rd.
Thomas Sea Marine Constructors	https://thoma-sea.com/	Houma, LA	137 Barry Belanger St.
Metal Shark Boats	https://www.metalsarkboats.com/	Jeanerette, LA	6814 E Admiral Doyle Dr
Bollinger Shipyards	https://www.bollingershipyards.com/	Lockport, LA	8365 LA-308
Breaux's Bay Craft	https://www.breauxsbaycraft.com/	Loreauville, LA	7810 Danielle Rd
Arcosa Madisonville	https://arcosamarine.com/	Madisonville, LA	150 LA-21
Alabama Shipyard, LLC	https://alabamashipyard.com/	Mobile, AL	660 Dunlap Drive
Halimar Shipyard	https://www.halimarshipyard.com/	Morgan City, LA	6044 Railroad Ave
Swiftships (inc. Sewart Seacraft)	https://www.swiftships.com/	Morgan City, LA	8001A Highway 182 Eas
Omega Shipyards	https://omegaproteinshipyard.com/	Moss Point, LA	5659 Elder Ferry Road
Textron Marine Systems	https://www.textronsystems.com/	New Orleans, LA	19401 Chef Menteur Hwy

HII/Ingalls Shipbuilding	https://ingalls.huntingtoningalls.com/	Pascagoula, MS	1000 Jerry St. Pe' Highway
Signet Shipbuilding	http://www.signetmaritime.com/	Pascagoula, MS	1000 Jerry St. Pe' Highway
Newton Boats	http://www.newtonboats.com/	Slidell, LA	56181 Beach St. Slidell
L A D Services	https://ladcompanies.com/	Stephensville, LA	1043 East Stephensville Road

7.3 Häfen

Unternehmen	Website	Standort	Adresse
Central Louisiana Regional Port	https://www.clrport.com/	Alexandria, LA	600 River Port Rd
Avoyelles	n/a	Simmesport, LA	N/A
Baton Rouge	https://www.portgbr.com/	Baton Rouge, LA	2425 Ernest Wilson Dr
Fourchon	https://portfourchon.com/	Port Fourchon, LA	180 A.O. Rappelet Road
Grand Isle	https://grandisleport.com/	Grand Isle, LA	2757 LA Highway 1
Greater Ouachita	http://www.ouachitaterminals.com/index.html	Monroe, LA	101 Valley Road
Greater Krotz Springs	https://portofkrotzsprings.com/	Simmesport, LA	N/A
Lake Charles	https://www.portlc.com/	Lake Charles, LA	1611 West Sallier Street
Lake Providence	-	Lake Providence, LA	N/A
Madison	https://madisonparishport.com/	Tallulah, LA	1603 Felicia Ave
Manchac	-	Akers, LA	N/A
Morgan City	https://www.portofmc.com/	Morgan City, LA	800 Youngs Road
Natchitoches	http://www.natchitochesparishport.com/	Narchitoches, LA	5690 Highway 486
New Orleans	https://portnola.com/	New Orleans, LA	1350 Port of New Orleans Pl.
Plaquemines	https://portofplaquemines.com/	Belle Chasse, LA	8056 Highway 23
Pointe Coupee	-	Lettsworth, LA	N/A
Red River	-	Hanna, LA	N/A
South Louisiana	https://www.southlouisianaport.com/	Reserve, LA	155 W 10th St
St. Bernard	https://www.portofstbernard.com/	Chalmette, LA	100 Port Blvd
Twin Parish	https://portofdelcambre.com/	Delcambre, LA	P.O. Box 101
Vermilion (Abbeville)	https://www.portofvermilion.com/	Abbeville, LA	124 N State St
Vidalia	https://www.cityofvidalia.com/port-of-vidalia	Vidalia, LA	200 Vernon Stevens Blvd
Vinton	https://portofvinton.com/	Vinton, LA	1203 Horridge St.
West Calcasieu	https://westcalport.com/	Sulphur, LA	7989 Dock Board Road
Cameron Parish Port	http://www.cameronparishport.com/	Cameron, LA	180 Henry Street,

West St. Mary	https://www.portofwsm.com/	Franklin, LA	15301 Highway 182 West
Yellow Creek State Inland Port	https://www.tishomingo.com/	Luka, MS	43 Co Rd 37
Port Itawamba	http://www.portitawamba.com/	Fulton, MS	104 Port Rd
Port of Amory	http://www.cityofamoryms.com/	Amory, MS	PO Drawer 457
City of Aberdeen Port	https://www.aberdeenms.us/	Aberdeen, MS	125 West Commerce St.
Raymond D. Lucas Memorial Port	-	West Point, MS	N/A
Lowndes County Port	http://www.lowndescountyport.org/	Columbus, MS	1121 Main Street
Port of Rosedale	https://www.portofrosedale.com/	Rosedale, MS	P.O. Box 460
Port of Greenville	https://portofgreenville.com/	Greenville, MS	2701 Harbor Front Road
Port of Vicksburg	http://www.portofvicksburg.com/	Vicksburg, MS	478 Port Terminal Cir
Port of Claiborne County	https://mdot.ms.gov/ports/claiborne.html	Port Gibson, MS	PO Box 689
Port of Natchez-Adams County	https://mdot.ms.gov/ports/natchez.html	Natchez, MS	PO Box 925
Yazoo County Port	-	Yazoo City, MS	PO Box 172
Gulfport	https://www.shipmspa.com/	Gulfport, MS	1000 30th Ave. South Extension
Biloxi Port Division	http://www.biloxi.ms.us/	Biloxi, MS	693 Beach Blvd
Port of Pascagoula	https://www.portofpascagoula.com/	Pascagoula, MS	Port of Pascagoula- Bayou Cassotte Facility

7.4 Forschungseinrichtungen & Universitäten

Institution	Website	Standort
Roger F. Wicker Center for Ocean Enterprise	https://www.usm.edu/ocean-enterprise/roger-wicker-ocean-enterprise-facility.php	1030 30th Avenue, Gulfport, MS
The University of Southern Mississippi	https://www.usm.edu/	118 College Drive, Hattiesburg, MS
University of Louisiana Lafayette	https://louisiana.edu/	104 E. University Circle, Lafayette, MS

7.5 Rechtsanwälte, Unternehmensberater, Steuerberater

Typ	Unternehmen	Website	Standort
Rechtsanwalt	Kean Miller LLP	https://www.keanmiller.com/	400 Convention Street, Baton Rouge, LA
	McGlinchey Stafford, PLLC	https://www.mcglinchey.com/	301 Main St 1400, Baton Rouge, LA
	Watkins and Eager, PLLC	https://www.watkinseager.com/	400 East Capitol Street, Jackson, MS
Unternehmensberater	TMG Consulting	https://tmgconsulting.com/	4731 Canal St, New Orleans, LA

	AGF Business Consulting	https://www.agfbusinessconsulting.com/	1060 East Countyline Rd Ste 3A-104 Ridgeland, MS
Steuerberater	PricewaterhousesCoopers	https://www.pwc.com/us/en/	909 Poydras Street, Suite 3100, New Orleans, LA
	KPMG	https://kpmg.com/	188 E Capitol St 1100, Jackson, MS

8 Schlussbetrachtungen

Der US-Markt für Schiffbau und Schifffahrt ist Dank gezielter Förderung und neuer Gesetzgebung im Umbruch. Insbesondere in Louisiana und Mississippi hat gerade der Schiffbau eine lange Tradition. In Mississippi sind etwa 1 % der Bevölkerung direkt im Schiffbau tätig. In Louisiana steht etwa jeder fünfte Job mit der Schiffbauindustrie in Verbindung. In der Region sind 70 Werften und etwa 6 international bedeutende Häfen angesiedelt. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, investieren sowohl die Staaten selbst als auch die Landesregierung in den Ausbau der Häfen und deren Infrastruktur. Die Zuwendungen im Bereich der Blue Economy gibt deutschen Unternehmen die Möglichkeit an der Förderung zu partizipieren. Durch die Kooperation mit lokalen Unternehmen können deutsche Unternehmen ihre Chancen erhöhen an öffentlichen Ausschreibungen teilzunehmen. Sowohl für die Teilhabe an Fördergeldern als auch den Umstand, dass Hauptauftraggeber in den Staaten meist Militär and Küstenwache sind, hilft die Kooperation mit lokalen Unternehmen.

Die Häfen tätigen Investitionen in Milliardenhöhe, um zum einen Investitionsrückstände nachzuholen aber vorwiegend um zukunftsfähig zu sein und gesetzeskonform zu werden. Weiterhin werden die Häfen stark von der Landesregierung gefördert. Die Dekarbonisierung des Transportwesens ist für die aktuelle Regierung ein großes Anliegen. Die daraus resultierenden Vorschriften bringen die maritime Industrie in Zugzwang. Durch das Drängen von Digitalisierung und Umweltschutz im Schiffbau ergeben sich neue Marktsegmente. Dies sorgte für eine regelrechte Pionierstimmung, mit einem bisher noch moderatem Wettbewerbsklima.

Trotz der immensen Investitionen wird insgesamt ein moderates Wachstum vorhergesagt. Nach der COVID-19 Pandemie erholen sich die Logistikmärkte nach wie vor, weshalb in den letzten Jahren ein vermeintlich überdurchschnittliches Wachstum zu verzeichnen war. In den kommenden Jahren wird es entsprechend sinken. Die Lieferkettenschwierigkeiten die mit der Pandemie begonnen, sind weiterhin ein Problem, Unternehmen sollten daher stets einen kritischen Lagerbestand aufrechterhalten. Weiterhin sind für Unternehmen Lieferengpässe auch Jahre nach der COVID-19 Pandemie ein großer Faktor.

Durch die sehr niedrigen Personalkosten, begründet zum einen dadurch, dass es keinen Mindestlohn gibt, zum anderen durch niedrige Sozialabgaben, finden deutsche Unternehmen hier ideale Voraussetzungen, um günstig Personal einzustellen. Hinzu kommen Ausbildungsprogramme an Hochschulen der Region, die das zukünftige Personal in unmittelbarer Nähe ausbilden.

Durch die Lage in einer Hurrikan-Zone müssen bei einer Ansiedelung Vorbeugungsmaßnahmen getroffen werden. Lokale Unternehmen bezeichnen solche Wetterphänomene als eines der größten Risikofaktoren. Allein für Schutzmaßnahmen vor der Klima- und Wetterlage liegt das Budget der staatlichen Förderprogramme bei 50 Milliarden USD. Neben der Schwierigkeit Hurrikan-fest zu sein, ändert sich durch das Steigen des Meeresspiegels der Flusslauf und die Tiefe des Mississippi River. Gerade für die Schiffbarkeit kann dies zum Problem werden, beispielsweise in Form einer verringerten Durchfahrtshöhe bei Brücken.

Neben Förderprogrammen aus dem IJA und dem IRA stellt der Jones Act eine bedeutende Hürde für ausländische Marktteilnehmer dar. Der Jones Act schränkt den globalen Wettbewerb stark ein. Bei einer Niederlassung in den USA muss darauf gesondert Rücksicht genommen werden. Hinzu kommen Vorgaben zu Buy American Act und Local Content Requirements. Durch die Förderung einheimischer Produkte sind ausländische Produkte nur bei einem signifikanten Vorteil in Preis oder Qualität konkurrenzfähig, dennoch gibt es gerade bei Lieferengpässen immer wieder Ausnahmeregelungen. Der Buy American Act ist daher vor allem eine Kosten- und Zeitfrage. Mit einer Niederlassung in den USA und einer Produktionsstätte vor Ort, können diese Hürden umgangen werden. So gelten Produkte als amerikanisch, auch wenn sie in den USA von einer deutschen Firma hergestellt wurden. Für diese Vorbereitungen muss unbedingt genügend Vorlauf eingeplant werden.

Deutsche Unternehmen sollten bei ihrem Markteintritt auf persönlichen Kontakt achten, wie durch einen Unternehmensvertreter vor Ort und eine gute Ansprechbarkeit. Wirtschaftsagenturen sind gerade beim Einstieg ein idealer Multiplikator, um sowohl Kontakte zu knüpfen als auch um einen besseren Eindruck über wichtige Ansprechpartner zu erhalten. Generell scheinen die ansässigen Unternehmen offen für Kooperationen zu sein.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der traditionell geprägte Schiffbaumarkt sich im Umbruch befindet und dadurch neue Wege eröffnet werden. Sowohl Louisiana als auch Mississippi bieten bei entsprechender Berücksichtigung der oben genannten Punkte, eine gute Marktlage für neue Marktteilnehmer. Obwohl deutsche Unternehmen vor einige Herausforderungen gestellt werden, eröffnet der Markt vielversprechende Chancen.

9 Quellenverzeichnis

A

ACWR: [Map Class 1 Carriers in North America](#), abgerufen am 05.03.2023
AHK USA-Süd (2022): [Consulting Services Overview](#), abgerufen am 28.06.2022
American Rivers (k.D.): [Mississippi River](#), abgerufen am 01.03.2023

B

Ballotpedia (2023): [State Governments](#), abgerufen am 10.02.2023
BEA (2022): [GDP by State Q3 2022](#), abgerufen am 10.02.2023
BEA (2023): [Gross Domestic Product](#), abgerufen am 10.02.2023
BEA (2023): [International Trade 2022](#), abgerufen am 10.02.2023
BEA (2023): [Mississippi Economic Overview](#), abgerufen am 10.02.2023
Berufsqualifikationsportal (k.D.): [Berufsprofil USA](#), abgerufen am 21.04.2023
BLS (2023): [Employment Situation Louisiana](#), abgerufen am 10.02.2023
BLS (2023): [Employment Situation Mississippi](#), abgerufen am 10.02.2023
BLS (2023): [Employment Situation](#), abgerufen am 10.02.2023
BLS (2023): [Employment Situation](#), abgerufen am 10.02.2023
BLS (2023): [Job Openings December 2022](#), abgerufen am 10.02.2023
BLS (k.D.): [Louisiana](#), abgerufen am 10.02.2023
BTS (2023): [2023 Port Performance Freight Statistics](#), abgerufen am 01.03.2023
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (2022): [Aktuelle Freihandelsverhandlungen](#), abgerufen am 05.12.2022
Bureau of Transportation Statistics (2020): [Louisiana](#), abgerufen am 01.03.2023
Bureau of Transportation Statistics (2020): [Mississippi](#), abgerufen am 01.03.2023
Bureau of Transportation Statistics (2023): [2023 Port Performance Freight Statistics](#), abgerufen am 16.02.2023
Bureau of Transportation Statistics (k.D.): [Größe der U.S. Handelsflotte](#), abgerufen am 16.02.2023
Business Wire (2022): [T. Parker Host launches Avondale Global Gateway](#), abgerufen am 16.02.2023

C

CBP (2006): [Importing into the United States](#), abgerufen am 13.03.2023
CBP (2021): [Tips For New Importers and Exporters](#), abgerufen am 10.03.2023
CBP (2022): [Basic Importing and Exporting](#), abgerufen am 10.03.2023
CBP (2023): [Centers of Excellence and Expertise Directory](#), abgerufen am 10.03.2023
CBP (2023): [CROSS](#), abgerufen am 10.03.2023
CBP (2023): [Determining Duty Rates](#), abgerufen am 10.03.2023
CBP (k.D.): [CBP Forms](#), abgerufen am 10.03.2023
CBP (k.D.): [Find a Broker](#), abgerufen am 10.03.2023
CBP (k.D.): [Port of Entry Louisiana](#), abgerufen am 10.03.2023
CBP (k.D.): [Port of Entry Mississippi](#), abgerufen am 10.03.2023
Census (2023): [Trade in Goods with Germany](#), abgerufen am 10.02.2023
Chennault International Airport: [Air Cargo](#), abgerufen am 05.03.2023
Cluster Mapping (k.D.): [Louisiana](#), abgerufen am 16.02.2023
Congressional Research Service (2006): [U.S. International Borders](#), abgerufen am 01.03.2023
Congressional Research Service (2022): [Navy Force Structure and Shipbuilding Plans](#), abgerufen am 24.02.2023

D

Department of Energy (2023): [The U.S. National Blueprint for Transportation Decarbonization](#), abgerufen am 23.02.2023
Department of Transportation (2019): [Louisiana Airports](#), abgerufen am 05.03.2023
Department of Transportation (2022): [Primary Highway Freight System PHFS Mississippi](#), abgerufen am 05.03.2023
Destination DC (k.D.): [Die Geschichte von Washington D.C.](#), abgerufen am 01.02.2023
Die Zeit (2022): [Christian Lindner will Freihandelsabkommen mit den USA](#), abgerufen am 31.01.2022
DOE (k.D.): [Industrial Decarbonization Roadmap](#), abgerufen am 19.04.2023
DoT (2022): [Performance Plan 2023](#), abgerufen am 16.02.2023

DoT (k.D.): [U.S. DoT Strategic Plan 2022-2026](#), abgerufen am 16.02.2023
DOTD (2019): [Louisiana Railroad Fact Book](#), abgerufen am 05.03.2023
DredgeWire (2022): [These projects will build 11 square miles of new Louisiana wetlands by next year](#), abgerufen am 16.02.2023

E

EIU (2023): [Democracy Index 2022](#), abgerufen am 01.02.2023
European Central Bank (2023): [USD](#), abgerufen am 10.02.2023

F

FEMA (k.D.): [Defense Production Act](#), abgerufen am 19.04.2023
FindLaw(2019): [What is Product Liability](#), abgerufen am 13.03.2023
FlyGPT (2022): [Statistics and Financials](#), abgerufen am 05.03.2023
Flymsy (2023): [Louis Armstrong New Orleans International Airport](#), abgerufen am 05.03.2023
FRED (2022): [Value added by industry](#), abgerufen am 10.02.2023
FRED (2023): [Unemployment Rate Mississippi](#), abgerufen am 10.02.2023

G

German Chambers of Commerce Abroad (2022): [German American Chambers of Commerce](#), abgerufen am 21.04.2023
GTAI (2021): [Verschärfung der „Buy-American“ – Regelungen](#), abgerufen am 19.04.2023
Gulf of Mexico Alliance (2021): [Governor’s Action Plan](#), abgerufen am 02.03.2023

H

Handelsblatt (2021): [Wie Amerika mit seinem Protektionismus Deutschland schadet - und sich selbst](#), abgerufen am 05.12.2022
House of Representatives (2021): [Directory of Representatives](#), abgerufen am 01.02.2023

I

IBIS World (2023): [Ship Building Industry in the US](#), abgerufen am 16.02.2023
IBIS World (k.D.): [Louisiana Economic Overview](#), abgerufen am 10.02.2023
ICLG (2020): [USA: Product Liability Laws and Regulations](#), abgerufen am 13.03.2023
IMF (2023): [World Economic Outlook 2023](#), abgerufen am 10.02.2023
Investopedia (2021): [Punitive Damages](#), abgerufen am 13.03.2023
IRS (2023): [Employer ID Numbers](#), abgerufen am 13.03.2023

J

JMAA (2021): [JMAA Air Cargo](#), abgerufen am 05.03.2023
JMAA (2023): [Annual Passanger Statistics](#), abgerufen am 05.03.2023
Justia (2018): [Strict Liability](#), abgerufen am 13.03.2023

L

Louisiana Department of Revenue (k.D.): [General Sales & Use Tax](#), abgerufen am 13.03.2023

M

MARAD (2020): [Goals and Objectives for a Stronger Maritime Nation](#), abgerufen am 23.02.2023
MARAD (2021): [The Economic Importance of the U.S. Private Shipbuilding and Repair Industry](#), abgerufen am 16.02.2023
MARAD (2022): [Federal Ship Financing Program](#), abgerufen am 22.04.2023
MARAD (2022): [FY 2023 Budget Proposal](#), abgerufen am 16.02.2023
MARAD (2022): [Infrastructure Act](#), abgerufen am 22.04.2023
MARAD (2022): [Maritime Environmental and technical Assistance Program](#), abgerufen am 16.02.2023
MARAD (2023): [2023 Port Infrastructure Development Program](#), abgerufen am 16.02.2023
MARAD (2023): [U.S. Flag Privately Owned Merchant Fleet](#), abgerufen am 16.02.2023
MARAD (2023): [U.S. Marine Highway Program](#), abgerufen am 16.02.2023
MARAD (k.D.): [Domestic Shipping](#), abgerufen am 19.04.2023
MARAD (k.D.): [Maritime Security Program](#), abgerufen am 16.02.2023
MarineLink (2022): [2022 US Shipbuilding Report](#), abgerufen am 16.02.2023
MarineLog (2022): [Legendary Louisiana shipyard reopens as Avondale Global Gateway](#), abgerufen am 16.02.2023
Maritime Executive (2023): [Projects Seek to Further Grow. U.S. LNG Export Capacity](#), abgerufen am 01.03.2023
MDOT (k.D.): [Mississippi Airport Directory](#), abgerufen am 05.03.2023
Mission Innovation (2022): [Action Plan for the Zero-Emission Shipping Mission](#), abgerufen am 23.02.2023
Mississippi Department of Revenue (k.D.): [Sales Tax Rates](#), abgerufen am 13.03.2023
Mississippi Department of Transportation (2020): [Railway Map Mississippi](#), abgerufen am 05.03.2023
Mississippi Power Economic Development Organisation (k.D.): [Mississippi Ports](#), abgerufen am 05.03.2023
MITGAS (2023): [Certificates for Ships](#), abgerufen am 10.03.2023

N

NAICS Association (k.D.): [NAICS](#), abgerufen am 16.02.2023
NOAA Office of Coast Survey (k.D.): [NOAA Hydrographic Survey Projects 2023](#), abgerufen am 16.02.2023
NOLO (2021): [Defective Product Claims: Theories of Liability](#), abgerufen am 13.03.2023

O

Office of the US Trade Representative (k.D.): [Industrial Tariffs](#), abgerufen am 09.03.2023

P

Port of Gulfport (2021): [Access Project](#), abgerufen am 16.02.2023

Port of Gulfport (k.D.): [5-Year Strategic Plan](#), abgerufen am 16.02.2023

Port of Gulfport (k.D.): [Current Projects](#), abgerufen am 16.02.2023

Port of Gulfport (k.D.): [Future Projects](#), abgerufen am 16.02.2023

Port of Gulfport (k.D.): [Port Facts](#), abgerufen am 01.03.2023

Port of New Orleans (2022): [Design Update](#), abgerufen am 23.02.23

Port Technology (2022): [Port NOLA Louisiana International Terminal to be equipped with shore power](#), abgerufen am 03.03.2023

Ports of Louisiana (k.D.): [Port Locations](#), abgerufen am 01.03.2023

S

SeaAhead (k.D.): [A Narrative for The University of Southern Mississippi's Role in the Mississippi Gulf Coast's New Blue Economy](#), abgerufen am 16.02.2023

SeaAhead (k.D.): [Programs](#), abgerufen am 21.04.2023

Seatrade Maritime News (2023): [Port SL acquiring Avondale Global Gateway logistics facility](#), abgerufen am 16.02.2023

Senate (k.D.): [Senators 118th Congress](#), abgerufen am 01.02.2023

ShipBuildingHistory (2021): [Avondale Shipyards](#), abgerufen am 16.02.2023

ShipBuildingHistory (2021): [Ingalls Shipbuilding](#), abgerufen am 16.02.2023

ShipBuildingHistory (2022): [Bollinger Shipyards](#), abgerufen am 16.02.2023

ShipBuildingHistory (2022): [U.S. Kriegsschiffe](#), abgerufen am 16.02.2023

ShipBuildingHistory (2022): [U.S. Shipbuilding](#), abgerufen am 16.02.2023

State of Louisiana (2023): [Master Plan for a sustainable Coast](#), abgerufen am 20.02.2023

State of Mississippi (2017): [Governor Bryant's Ocean Task Force](#), abgerufen am 16.02.2023

Statista (2022): [Water Transport – United States](#), abgerufen am 16.02.2023

Statista (2023): [Inflation rate US](#), abgerufen am 10.02.2023

Stephen R. Barnes (2022): [Economic Impact of the Avondale Marine](#), abgerufen am 16.02.2023

SWR (2020): [Kongress der Vereinigten Staaten von Amerika](#), abgerufen am 01.02.2023

T

Tagesschau (2020): [Das Duell um die Wahlleute](#), abgerufen am 01.02.2023

The White House (2022): [Chips and Science Act](#), abgerufen am 03.02.2023

The White House (2022): [Inflation Reduction Act](#), abgerufen am 03.02.2023

The White House, (2022): [President Biden's Bipartisan Infrastructure Law - The White House](#), abgerufen am .02.2023

Trading Economics (2023): [U.S. Fed Funds Rate](#), abgerufen am 10.02.2023

Transatlantic Economic Council (k.D.): [Transatlantic Economic Council](#), abgerufen am 05.12.2022

U

U.S. Congress (2002): [Maritime Transportation Security Act](#), abgerufen am 19.04.2023

U.S. Congress (2021): [Energizing American Shipbuilding Act](#), abgerufen am 19.04.2023

U.S. Congress (2022): [Coast Guard Reauthorization Act](#), abgerufen am 22.04.2023

U.S. Congress (2022): [National Defense Authorization Act](#), abgerufen am 22.04.2023

U.S. Merchant Marine Academy (k.D.): [Academics](#), abgerufen am 16.02.2023

U.S. Senat (2022): [Bipartisan Coast Guard, MARAD Reauthorization, Washington State Priorities Heading to President's Desk as Part of NDAA](#), abgerufen am 16.02.2023

United States International Trade Commission (2023): [Tariff Database](#), abgerufen am 10.03.2023

United States International Trade Commission (k.D.): [HTS](#), abgerufen am 10.03.2023

University of Southern Mississippi (k.D.): [Roger F. Wicker Center for Ocean Enterprise](#), abgerufen am 03.03.2023

Upounsel (05.05.2022): [Texas Single Member LLC Filing Requirements](#), abgerufen am 27.12.2022

US Census (2022): [Population New Years Day](#), abgerufen am 10.02.2023

US Census (2022): [Quick Facts Louisiana](#), abgerufen am 10.02.2023

US Census (2022): [Quick Facts Mississippi](#), abgerufen am 10.02.2023

US Census (2023): [U.S. International Trade](#), abgerufen am 10.02.2023

US Navy (k.D.): [Building the Shipyards the Nation Needs](#), abgerufen am 16.02.2023

USA-Info (2020): [Amerikanischer Unabhängigkeitskrieg](#), abgerufen am 01.02.2023

US-Botschaft in Deutschland (2019): [Wie funktioniert die US-Regierung](#), abgerufen am 01.02.2023

USM (k.D.): [Ocean Enterprise](#), abgerufen am 20.04.2023

USNI News (2022): [Bollinger Closes \\$15 Acquisition of Halter Marine](#), abgerufen am 16.02.2023

V

Vgl. International Trade Administration: [Free Trade Zones \(k.d.\)](#), abgerufen am 25.03.2023

Vgl. Mississippi Enterprise for Technology (2017) [Unmanned Maritime Systems \(UMS\) in Mississippi](#), abgerufen am 03.03.2023

W

White House (2023): [Factsheet Expand Offshore Wind](#), abgerufen am 03.03.2023

Work Boat (2022): [Louisiana governor announces \\$1.8 billion Port of N.O. expansion](#), abgerufen am 16.02.2023

World Population Review (k.D.) [Louisiana](#), abgerufen am 10.02.2023

World Population Review (k.D.) [Mississippi](#), abgerufen am 10.02.2023

10 Interviewpartner

Institution	Interviewpartner	Titel	Durchführungsdatum
Mississippi Development Authority (MDA)	Gabriella Nuzzo	Project Manager	03.04.2023
	Chris Engels	International Investment Consultant	23.03.2023
Mississippi Enterprise for Technology (MSET)	Sara Doss	Director Business Development	20.03.2023
	Laurie Jugan	Program Director	03.04.2023
University of Southern Mississippi (USM)	Jason McKenna	Ocean Enterprise RDT&E and The Institute for Advanced Analytics & Security	20.03.2023
SeaAhead Inc.	Mark Huang	Program Manager	23.03.2023
	Hailey Barthurst	Program Manager Gulf Blue Navigator	23.03.2023
Big River Coalition	Sean Duffy	Executive Director	14.03.2023
New Orleans World Trade Center	Harrison Crabtree	Director World Trade Center New Orleans	10.03.2023
Schottel Inc.	Gary Aucoin	President	15.03.2023

11 Anhang

11.1 Anhang I – Aufgabenverteilung der lokalen, staatlichen und regionalen Regierungen

GOVERNMENT WHO TAKES CARE OF WHAT?

Your food is safe. Your state has roads and schools. Your community has parks and police. Government makes these things happen... and more.

KIDS DISCOVER

FEDERAL STATE LOCAL

FEDERAL AND STATE

- Safe travels!** The Federal Aviation Administration (FAA) ensures that flying is safe.
- How much?** The U.S. mint manufactures and distributes the coins we use. The Bureau of Engraving and Printing prints our paper money.
- Ensuring national security.** The Department of Defense provides the military forces needed to prevent war and keep our country safe.
- Protecting plants and animals.** U.S. Fish and Wildlife focuses on protecting endangered species.
- To your health!** The Food and Drug Administration (FDA) approves all medicines and sets food safety standards.
- Learning more on your behalf.** The National Institute of Health (NIH) supports research into the causes and cure of diseases.

FEDERAL AND STATE AND LOCAL

- How green it is!** National and state governments create and maintain about 300 million acres of parks and forests.
- Correctional facilities** – prisons – house people who have been convicted of a crime.
- Road trip!** About 4 million miles of roads criss-cross the U.S.
- Safe and sound.** Community police, state troopers, the National Guard, and the FBI (Federal Bureau of Investigation) work to fight crime.

STATE AND LOCAL

- Behind the wheel.** Every state has a Department of Motor Vehicles. When you're old enough to get a driver's license, that's where you'll go.
- Go fish!** But first you'll need a state-issued fishing license. The same goes for hunting.
- Tests to pass.** Lawyers and other professionals must pass a state licensing exam in the state where they plan to work.
- Ratify!** Any amendment to our Constitution must be approved, or ratified, by 38 states.
- Getting well.** A state controls all the hospitals within its borders and exerts direct control over specific facilities.
- Electing our President.** Every state chooses electors for the Electoral College. Electors cast votes for whichever candidate gets the majority of votes in the state.
- Your teachers, your schools.** Local communities hire teachers, build schools, and provide transportation to and from school. What gets taught is the state's responsibility.

FEDERAL AND LOCAL

- Vote!** The Constitution establishes how national elections are held. Local governments, with State oversight, arrange for polling places where people cast their vote.

911 Quick, call 9-1-1! Your community's first responders – firefighters, police, and EMTs (Emergency Medical Technicians) – are there in minutes.

Electricity, natural gas, and water are necessities to be managed and distributed. Local communities are in charge.

Read, play, enjoy. If you like libraries, sports fields, parks, and other recreation facilities in your community, say thank-you to your local government.

P-U! That's what you might say without the garbage collection provided by your community's sanitation department.

Bumpy-bump. Without your local government to repair the roads and fix potholes, you may end up with a rough ride.

LOCAL

11.2 Anhang II – Wettbewerbssituation

11.2.1 Louisiana

Unternehmen	Website	Unternehmensbeschreibung
ABS Group	https://www.abs-group.com/	Provides technical services to industries such as marine, offshore, and energy. The company offers services related to safety, risk management, asset integrity, and performance improvement. It also provides certification and verification services related to environmental, quality, and safety management systems.
LAMA Solutions	https://uselama.com/company/	Provides digital transformation and software development services. The company offers services such as software development, custom application development, cloud computing, digital transformation, and business intelligence. LAMA Solutions specializes in Microsoft technology stack, including .NET, Azure, and Power Platform.
Advanced Logistics	https://www.advancedlogistics.com/	Provides logistics and supply chain management services. The company offers transportation management, warehousing, distribution, and inventory management services to customers in various industries, including aerospace, automotive, retail, and healthcare.
Tideworks Technology	https://www.tideworks.com/	Provides terminal operating system (TOS) solutions for container and mixed cargo terminals. The company offers solutions for vessel planning and scheduling, yard management, gate operations, and billing and invoicing. Tideworks Technology also provides consulting and professional services related to TOS implementation and optimization.
JDR Cable Systems	https://www.jdrcables.com/	Provides subsea umbilicals, risers, and cables (SURF) for the offshore energy industry. The company offers products such as subsea power cables, control umbilicals, and intervention workover control systems (IWOCS) for offshore oil and gas production, renewables, and telecommunications applications. JDR Cable Systems also provides engineering, project management, and installation services for its products.
Oceaneering International	https://www.oceaneering.com/	Provides engineering and technical services to various industries, including offshore oil and gas, defense, aerospace, and entertainment. The company offers services such as subsea engineering and project management, inspection, repair and maintenance (IRM), vessel and asset management, and data management and analytics. Oceaneering International also provides products such as remotely operated vehicles (ROVs), umbilicals, and subsea hardware.
ABS Nautical Systems	https://ww2.eagle.org/en.html	Provides fleet management software solutions to the maritime industry. The company offers solutions for various functions, including maintenance, compliance, safety, and navigation. ABS Nautical Systems also provides consulting and implementation services to help customers optimize their fleet operations and improve performance.
Green Marine and Industrial Equipment Co.	https://greenmarine.com/	Provides industrial equipment and services to various industries, including marine, oil and gas, and mining. The company offers products such as air compressors, pumps, generators, and light towers, as well as services such as equipment rental, repair, and maintenance. Green Marine and Industrial Equipment also provides training and safety services to help customers operate their equipment safely and efficiently.
Siemens Energy	https://new.siemens.com/us/en/markets/water.html	Provides energy solutions and services to various industries, including power generation, oil and gas, and industry. The company offers products such as gas turbines, steam turbines, generators, and control systems, as well as services such as

		maintenance, modernization, and digitalization. Siemens Energy also provides solutions for renewable energy, including wind and solar power. The company's goal is to help customers achieve a sustainable, low-carbon future through efficient and reliable energy solutions.
ECO Marine Power	https://www.ecomarinepower.com/	Renewable energy solutions for the maritime industry, such as wind and solar power systems for ships
Green Marine	https://www.green-marine.org/	Environmental certification and sustainability solutions for the North American maritime industry
Wärtsilä	https://www.wartsila.com/	Sustainable solutions for the maritime industry, including emissions reduction, energy efficiency, and digitalization technologies
GNO, Inc.	https://gnoinc.org/	Promotes sustainable economic development in the Gulf Coast region, including in the maritime industry
Enviro-Vac	https://www.envirovac.com/	Provides waste management and environmental services for the maritime industry, including tank cleaning and hazardous waste removal
EcoServices, LLC	https://www.eco-pa.com/	Provides environmental services for the maritime industry, including spill response and environmental consulting
Smart Green Technologies	http://smartgreentech.net/	Offers sustainable solutions for the maritime industry, such as energy-efficient lighting and HVAC systems
Seiche Environmental	https://www.seiche.com/	Provides environmental consulting and compliance services for the maritime industry
Gulf Coast Green Energy	https://www.gulfcoastgreenergy.com/	Offers renewable energy solutions for the maritime industry, such as solar panels and battery storage
T. Parker Host	https://www.tparkerhost.com/	Offers sustainability solutions for port operations, including energy efficiency and emissions reduction
EcoTech Marine Services	https://ecotechmarine.com/	Offers environmental services for the maritime industry, such as spill response, tank cleaning, and waste management
Sustainable Marine Technologies	https://www.sustainablemarine.com/	Offers sustainable solutions for the maritime industry, such as emissions reduction and energy efficiency technologies
Terral River Service	https://www.terralriverservice.com/	Provides sustainable barge transportation solutions, such as hybrid and electric propulsion systems
Coastal Sustainability Studio	https://css.lsu.edu/	Offers research and education programs focused on coastal sustainability and resilience

11.2.2 Mississippi

Unternehmen	Website	Unternehmensbeschreibung
Tronix3D	https://www.tronix3d.com/	Provides 3D printing services, including design assistance, prototyping, and production. The company uses various materials and technologies, such as fused deposition modeling (FDM), stereolithography (SLA), and selective laser sintering (SLS), to produce parts and products.
Electric Boat Corporation	https://www.gdeb.com/	Designs and builds submarines for the U.S. Navy. The company also provides life-cycle support services for its submarines, including maintenance, repair, and modernization.

Kongsberg Maritime	https://www.kongsberg.com/maritime/	Provides maritime technology solutions for various applications, including offshore oil and gas, merchant marine, and fisheries. The company offers products such as dynamic positioning systems, navigation and automation systems, underwater mapping and imaging systems, and marine robotics. Kongsberg Maritime also provides services related to product support, training, and system integration.
Leonardo DRS	https://www.leonardodrs.com/	Provides defense and aerospace solutions, including communication systems, radar and sensors, and electro-optical/infrared (EO/IR) systems. The company also offers services such as logistics support, training, and
Environmental Management Services	https://www.emsus.com/	Environmental consulting and remediation services
Debris Tech	https://www.debristech.com/	Disaster debris removal and recycling services
Entergy	https://www.entergy.com/	Electric power generation, transmission, and distribution services
Dungan Engineering	http://dunganeng.com/	Civil and environmental engineering, surveying, and planning services
Fugro Marine Geoservices	https://www.fugro.com/	Marine geotechnical and environmental surveying and analysis services
Orion Engineering	https://orion-eng.com/	Orion Engineering is an engineering consulting firm that provides a range of services to industries including aerospace, defense, and energy. Their services include engineering design, analysis, testing, and project management.
NVision Solutions	https://nvisionsolutions.com/	NVision Solutions is a geospatial technology company that provides mapping, surveying, and data analysis services to a range of clients, including government agencies and commercial businesses.
PAE (Pacific Architects & Engineers)	https://www.pae.com/	PAE is a global government services provider that operates in various sectors, including defense, intelligence, and international development. In Mississippi, they provide engineering, construction, and logistics services to support government agencies.
Radianc Technologies	https://www.radiancetech.com/	Radianc Technologies is a defense and intelligence contractor that provides a range of services including cybersecurity, software development, and engineering. They serve clients in the defense and intelligence sectors, as well as commercial businesses.
Riverside Technology	https://www.riverside.com/	Riverside Technology is a scientific research and consulting firm that provides services in the areas of water resources, environmental modeling, and emergency management. They serve clients in the government and commercial sectors.

11.3 Anhang III – Übersicht Gesetze im Schiffbau und der Schifffahrt

Gesetze	Webseite
National Security Strategy of 2017	https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905.pdf
Passenger Services Act of 1886	https://www.law.cornell.edu/uscode/text/46/55103
Military Cargo Preference Act of 1904	https://www.law.cornell.edu/uscode/text/10/2631
Shipping Act of 1916	https://www.law.cornell.edu/uscode/text/46/subtitleIV/partA/chapter407
Merchant Marine Act of 1920 (Jones Act)	https://www.law.cornell.edu/uscode/text/46/55102
Merchant Marine Act of 1928	https://www.govinfo.gov/content/pkg/STATUTE-42/pdf/STATUTE-42-Pg1146.pdf
Intercoastal Shipping Act of 1933	https://www.law.cornell.edu/uscode/text/46/55105
Public Resolution 17 of 1934	https://www.govinfo.gov/content/pkg/STATUTE-48/pdf/STATUTE-48-Pg979.pdf
Merchant Marine Act of 1936	https://www.govinfo.gov/content/pkg/COMPS-1032/pdf/COMPS-1032.pdf
Merchant Ship Sales Act of 1946	https://www.law.cornell.edu/uscode/text/50/5401
Cargo Preference Act of 1954	https://www.law.cornell.edu/uscode/text/10/2631
Clean Air Act of 1963	https://www.epa.gov/laws-regulations/summary-clean-air-act
Merchant Marine Act of 1970	https://www.govinfo.gov/content/pkg/COMPS-10717/pdf/COMPS-10717.pdf
Clean Water Act of 1972	https://www.epa.gov/laws-regulations/summary-clean-water-act
Marine Protection, Research, and Sanctuaries Act of 1972	https://www.epa.gov/laws-regulations/summary-marine-protection-research-and-sanctuaries-act
Deepwater Port Act of 1974	https://www.govinfo.gov/content/pkg/STATUTE-88/pdf/STATUTE-88-Pg2156-2.pdf
Shipping Act of 1984	https://www.law.cornell.edu/uscode/text/46/40101
Food Security Act of 1985 and Bipartisan Budget Act of 2013	https://www.law.cornell.edu/uscode/text/7/1737
National Security Directive 28 (NSD 28), October 28, 1989	https://www.govinfo.gov/content/pkg/WCPD-1989-11-06/pdf/WCPD-1989-11-06-Pg1944.pdf
Maritime Security Act of 1996	https://www.govinfo.gov/content/pkg/PLAW-104publ239/pdf/PLAW-104publ239.pdf
Ocean Shipping Reform Act of 1998	https://www.govinfo.gov/content/pkg/PLAW-105publ258/pdf/PLAW-105publ258.pdf
Coast Guard and Maritime Transportation Act of 2006	https://www.congress.gov/bill/109th-congress/house-bill/889

Energy Independence and Security Act of 2007	https://www.congress.gov/bill/110th-congress/house-bill/6
National Defense Authorization Act for Fiscal Year 2009	https://www.congress.gov/bill/110th-congress/house-bill/5658
Moving Ahead for Progress in the 21st Century Act of 2012	https://www.congress.gov/bill/112th-congress/house-bill/4348
Coast Guard and Maritime Transportation Act of 2012	https://www.congress.gov/bill/112th-congress/house-bill/2838
Water Resources Reform and Development Act of 2014 (WRRDA)	https://www.congress.gov/bill/113th-congress/house-bill/3080
Howard Coble Coast Guard Act of 2014	https://www.congress.gov/bill/113th-congress/house-bill/4005
Fixing America's Surface Transportation Act of 2015 (FAST Act)	https://www.congress.gov/bill/114th-congress/house-bill/22
National Defense Authorization Act for Fiscal Year 2023	https://www.congress.gov/bill/117th-congress/house-bill/4350
Consolidated Appropriations Act of 2023	https://www.congress.gov/bill/117th-congress/house-bill/2617

www.gtai.de/mep

