



# Mitteilungen 1/14



VERBAND FÜR SCHIFFBAU UND MEERESTECHNIK E.V.

Internet: [www.vsm.de](http://www.vsm.de)

Büro Hamburg:  
Steinhöft 11 (Slomanhaus)  
20459 Hamburg  
Tel. +49 (0) 40 2801 52-0  
Fax +49 (0) 40 2801 52-30  
E-Mail: [info@vsm.de](mailto:info@vsm.de)

Büro Berlin:  
Reinhardtstraße 27c  
10117 Berlin  
Tel. +49 (0) 30 280 99 85-0/1  
Fax +49 (0) 30 280 99 85-2  
E-Mail: [schwefel@vsm.de](mailto:schwefel@vsm.de)

**I. AUS DER ARBEIT DES VERBANDES**

„Leiten statt moderieren“  
– Frisch ernannter Maritimer Koordinator verbreitet Aufbruchsstimmung  
beim Parlamentarischen Abend des VSM 3

Geänderte Aufgabenverteilung im VSM 4

Termine und Veranstaltungen 5

**II. INFORMATIONEN FÜR DAS UNTERNEHMEN**

**1. Wirtschaft + Unternehmen**

Parteien verteilen Besetzung der Bundestagsausschüsse -  
und Posten in den Fraktionen 6

Eigene Parlamentsgruppe für Binnenschifffahrt im Bundestag 8

Griechische Präsidentschaft hofft auf umfassenderes und  
verbessertes Europa 9

Europäische Industriepolitik 10

Europäische Wirtschaft fordert Neuausrichtung der EU-Politik  
auf Wettbewerbsfähigkeit 12

Aktuelle Entwicklungen „Corporate Social Responsibility“ (CSR)  
- Offenlegungspflicht von Informationen nichtfinanzieller Art 12

EU-Kommission beschließt Fristverlängerung für SEPA-Umstellung 14

Abschluss der vierten Runde der TTIP-Verhandlungen 15

**2. Technische Fragen**

DNV GL und OECD bewerten den politischen Spielraum  
zur Förderung alternativer Schiffsantriebe 16

**3. Recht und Steuern**

Mini-Fortschritte beim EU-Beihilferecht 18

EU-Recht / Embargo-Maßnahmen: Iran 19



---

## INHALTSVERZEICHNIS

---

1/14

### Seite

### III. INFORMATIONEN ZUM SCHIFFBAU UND ZUR MEERESTECHNIK

#### 1. Markt und Wettbewerb

Rasante Nachfragesteigerung im Weltschiffbau im 2. Halbjahr 2013	22
Entwicklungen im internationalen Yachtbau	29
Handelsschiffsneubau bei deutschen Werften in 2013 geringer als im Vorjahr	32
Bundesministerium für Wirtschaft und Energie unterstützt KMU bei der Markterschließung – Schiffbau und Meerestechnik erneut gut positioniert	34
BMWi-Markterschließungsprogramm 2013 – Ergebnisbericht zur Markterkundungsreise nach Malaysia	36
Informationsveranstaltung über die Philippinen	38
Auslandsmesseprogramm 2014 des AUMA	39

#### 2. Technik, FuE, Vorschriften

Informationen der Normenstelle Schiffs- und Meerestechnik (NSMT)	42
------------------------------------------------------------------	----

### IV. MITGLIEDER STELLEN SICH VOR

Förde Korrosionsschutz GmbH	43
G+H Marine GmbH	45
Veränderungen in den Mitgliedsfirmen	47

**„Leiten statt moderieren“ – Frisch ernannter Maritimer Koordinator verbreitet Aufbruchsstimmung beim Parlamentarischen Abend des VSM**

Auf dem Parlamentarischen Abend des VSM am 29. Januar 2014 in Berlin erläuterte der kurz zuvor vom Bundeskabinett offiziell zum Maritimen Koordinator ernannte PStS Uwe Beckmeyer rund 300 Gästen die Grundzüge seiner Politik. Verantwortung zu übernehmen, zu leiten und nicht nur die Diskussion anderer zu moderieren, habe er sich vorgenommen. Statt Handlungsempfehlungen soll es zukünftig konkrete Arbeitsprogramme geben. Bisher sei die Unterstützung für die Branche unter der Wahrnehmungsgrenze. Minister Gabriel habe ihn aufgefordert, das zu ändern. Der Maritime Koordinator forderte die Unternehmen und Ingenieure auf, noch stärker Ideen und Innovationskraft voranzutreiben. Nur durch die enge Zusammenarbeit und gegenseitige Unterstützungen könnten die gemeinsamen Ziele erreicht werden.



VSM Vorsitzter Harald Fassmer lies keinen Zweifel daran, dass die Maritime Industrie diese Zusammenarbeit sicherstellen wird. Zwar stelle die aktuelle Marktlage die Unternehmen unverändert vor große Herausforderungen, der Einsatz aber lohne sich, denn Schiffbau und Meerestechnik müssen als absolut vielversprechende Wachstumsmärkte verstanden werden.



Die gemeinsame Landesvertretung der Bundesländer Niedersachsen und Schleswig-Holstein stellte nicht nur aus logistischen Gründen einen besonders geeigneten Veranstaltungsort dar. Für die Hausherrn betonten sowohl Reinhard Meyer, Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein, als auch Daniela Behrens, Staatssekretärin im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, in ihren Begrüßungsreden die Wichtigkeit von Schiffbau und Meerestechnik und die Bedeutung eines gemeinsamen Auftritts der Nordländer in dieser Sache.

Dass Schiffbau und Meerestechnik ein „Starkes Stück Deutschland“ ist, zeigten schließlich drei Führungspersönlichkeiten der Branche sehr anschaulich. Dr. Stephan Timmermann (MAN Diesel & Turbo SE), Andreas Burmester (ThyssenKrupp Marine Systems GmbH) und Rüdiger Pallentin (Lloyd Werft Bremerhaven AG) bewiesen in ihren Präsentationen wahrhafte „Faszination Technik“.

So wurde eine gute Grundlage für angeregte Diskussionen im Anschluss an den offiziellen Teil der Veranstaltung gelegt. Bis spät in den Abend führten die Gäste – unter ihnen mehr als 30 Bundestagsabgeordnete – intensive Gespräche über die Innovationskraft der Industrie, die schwierigen Rahmenbedingungen, deren notwendige Anpassungen sowie über die steigenden Herausforderungen für Unternehmen, Beschäftigte und Politik.

### Geänderte Aufgabenverteilung im VSM

Innerhalb der VSM Geschäftsstelle hat Herr **Ragnar Schwefel** – Nachfolger von Herrn Bischoff in Berlin – die Zuständigkeit für die Fachgemeinschaft Binnenschiffswerften des VSM als auch für alle für den VSM relevanten Themen aus dem Bereich Binnen-/Küstenschiffbau und Binnenschifffahrt übernommen.

Herr Rechtsanwalt **Christian A. Schilling** – Justitiar des Verbandes und bisher bereits mit den juristischen Themen des Vergaberechts und des öffentlichen Auftragswesens betraut – hat die Zuständigkeit für den Bereich Marineschiffbau übernommen. Er ist beim VSM Ansprechpartner für alle spezifischen Themen der deutschen Schiffbauindustrie mit Berührungspunkten zu BMVg, BAAINBw, MARS und der Marine.



### Termine und Veranstaltungen

9. – 11. April 2014	Messe Sea Japan
10. April 2014	Arctic Conference, Auswärtiges Amt, Berlin
15. April 2014	VSM Fachgemeinschaft Reparaturwerften
17. April 2014	Hamburger Schifffahrtsdialog der Handelskammer Hamburg (Anmeldung über <a href="http://www.hk24.de">www.hk24.de</a> )
29. April 2014	VSM-Ausschuss „Finanzen und Steuern“
5. – 8. Mai 2014	Offshore Technology Conference
8. Mai 2014	VSM Fachgemeinschaft Schiffbauzulieferindustrie
16. Mai 2014	VSM-Seminar „Update 2014 – Aktuelle Rechtsprechung und Praxistipps zur Vergabe verteidigungs- und sicherheitsrelevanter Aufträge“
19. / 20. Mai 2014	„European Maritime Day“ der EU-Kommission in Bremen
26. Mai 2014	VSM-Mitgliederversammlung
4. Juni 2014.	Parlamentarischer Abend mit VDR und VDMA zu LNG
11. Juni 2014	Veranstaltung „Schiffs-CIRR / Exportkreditgarantien des Bundes“
17. Juni 2014	VSM-Ausschuss „Personal und Ausbildung“
25. Juni 2014	NMMT-Polarkonferenz: „Deutschland als Hightech Standort für maritime Produkte und Technologien in der Eis- und Polartechnik – Technologische und strategische Potenziale für die deutsche Wirtschaft“, Bundeswirtschaftsministerium, Berlin
27. Juni	SEA Europe General Assembly in Kopenhagen

## 1. Wirtschaft + Unternehmen

### Parteien verteilen Besetzung der Bundestagsausschüsse und Posten in den Fraktionen

Nachdem die neue Regierung im Dezember 2013 die Ministerien neu sortiert und besetzt hat, konnte nun auch das Parlament nachziehen und die Posten in den Fraktionen vergeben, bzw. die Ausschüsse des Bundestages besetzen.

Es gibt fünf verschiedene Funktionen die wichtig sind bei der inhaltlichen Arbeit in den Fraktionen:

1. **Sprecher:** Die Sprecher für einen Politikbereich sind innerhalb der Fraktion verantwortlich für alle inhaltlichen Fragen und innerhalb der Koalition für die inhaltlichen Verhandlungen in ihrem Bereich. Die Sprecher sind in der Regel auch gleichzeitig die Vorsitzenden der jeweiligen Facharbeitsgruppen in den Fraktionen.
2. **Obmänner/Obfrauen:** In jedem Ausschuss benennt jede Fraktion einen Obmann bzw. eine Obfrau, die kümmern sich i.d.R. nur um organisatorische Fragen des Ausschusses (Termine, Tagesordnungen), in einigen Ausschüssen führen die Obleute auch Verbandsgespräche durch, für die der Ausschuss insgesamt keine Zeit hat.
3. **Inhaltliche Zuständigkeiten in den Fraktionsvorständen:** In jedem Fraktionsvorstand werden die Themenbereiche aufgeteilt unter den stellvertretenden Vorsitzenden. Sie bringen sich mal mehr, mal weniger in die inhaltliche Arbeit in den Fraktionen ein und vertreten bzw. unterstützen ggf. die Fraktionsvorsitzenden bei entsprechenden Fachterminen. Innerhalb der Koalition kommen sie auch ins Spiel, wenn die Fachsprecher sich nicht einigen können.
4. **Berichterstatter:** Innerhalb einer Arbeitsgruppe werden die einzelnen Detailthemen auf die einzelnen Ausschussmitglieder verteilt, wodurch sie dann Berichterstatter für das jeweilige Thema werden. D.h. die Gesamtverantwortung z.B. für Verkehrspolitik hat der Sprecher, aber da es so viele verkehrspolitische Fachthemen gibt, wird es in den großen Fraktionen z.B. jeweils einen Berichterstatter für die Binnenschifffahrt und einen für die Seeschifffahrt geben. Die Berichterstatter erledigen die eigentliche Facharbeit im Detail.
5. **Ausschussvorsitzende:** Die Ausschussvorsitzenden repräsentieren wie der Parlamentspräsident alle Fraktionen des Ausschusses, sind also gehalten sich inhaltlich zurückhaltend und neutral zu verhalten. Sie leiten die Ausschusssitzungen





---

## INFORMATIONEN FÜR DAS UNTERNEHMEN

---

1/14

und haben in den Fraktionen meist keine unmittelbare Funktion bei der inhaltlichen Themenbearbeitung.

Der neue **Maritime Koordinator der Bundesregierung**, Uwe Beckmeyer, Parlamentarischer Staatssekretär (PStS) im BMWi wird künftig als PStS auch für die Bereiche Energie und Europa zuständig sein. Nachfolger in seiner Funktion als Vorsitzender der SPD-Küstengang ist Sonja Steffen („Lotse“), ihre Stellvertreter sind Dr. Birgit Malecha-Nissen und Johann Saathoff („Festmacher“).

Nachdem er seinen ersten öffentlichen Auftritt als Maritimer Koordinator am 29.01. beim Parlamentarischen Abend des VSM hatte, besucht Herr Beckmeyer am 5./6. Februar mehrere VSM-Mitgliedsfirmen in Mecklenburg-Vorpommern. Der VSM begleitete ihn dabei.

Neuer und alter wirtschaftspolitischer Sprecher der **CDU/CSU** Bundestagsfraktion wurde Dr. Joachim Pfeiffer aus Baden-Württemberg, er wird im Fraktionsvorstand unterstützt von Michael Fuchs. Für die maritimen Themen im Wirtschaftsausschuss bleibt Eckhardt Rehberg aus Mecklenburg-Vorpommern zuständig.

Einen Wechsel gab es im Verkehrsbereich, da die CSU hier erstmals nach langen Jahren wieder Zugriff auf den Sprecherposten hatte. Nachfolger von Dirk Fischer wird folglich Ulrich Lange aus Bayern, er hat sich inzwischen auch bei einigen maritimen Veranstaltungen sehen lassen. Im Fraktionsvorstand bleibt Arnold Vaatz aus Sachsen für die Verkehrspolitik zuständig.

Im Haushaltsausschuss sind in der Union für unsere Themen zuständig: Bartholmäus Kalb (BY, Verteidigung), Andreas Mattfeld (NI, Wirtschaft) und Eckhardt Rehberg (Verkehr). Norbert Barthle aus Baden-Württemberg blieb haushaltspolitischer Sprecher.

In der **SPD**-Bundestagsfraktion wird Kirstin Lühmann aus Niedersachsen neue verkehrspolitische Sprecherin. Sie wird im Fraktionsvorstand unterstützt von Sören Bartol aus Hessen. Neuer wirtschaftspolitischer Sprecher der SPD wird der ehemalige Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee aus Sachsen. Den Aufgabenbereich Wirtschaft im Fraktionsvorstand übernimmt der Niedersachse Hubertus Heil.

Haushaltspolitischer Sprecher der SPD wurde Johannes Kahrs aus Hamburg. Für maritime Themen zuständig im Haushaltsausschuss sind: Bettina Hagedorn (SH, Verkehr), Thomas Jurk (SN, Wirtschaft) und Karin Evers-Meyer (NI, Verteidigung).

Die Bundestagsfraktion der **Grünen** ernannte als Sprecher für Wirtschaftspolitik den bayerischen Abgeordneten Dieter Janecek. Im Fraktionsvorstand wird für Wirtschaftspolitik künftig die Abgeordnete Kerstin Andreae aus Baden-Württemberg zuständig sein. Verkehrspolitischer Sprecher wurde Stephan Kühn aus Sachsen, der



wiederum durch den stellvertretenden Fraktionsvorsitzenden Oliver Krischer aus NRW unterstützt wird. Erste Ansprechpartnerin und Berichterstatterin für maritime Angelegenheiten in der Grünen-Fraktion bleibt die Obfrau der Grünen im Verkehrsausschuss, Dr. Valerie Wilms aus Schleswig-Holstein.

Die **Linksfraktion** hat die maritim relevanten Posten wie folgt besetzt: Erster Ansprechpartner für maritime Themen im Verkehrsausschuss bleibt Herbert Behrens aus Niedersachsen. Die maritimen Themen im Wirtschaftsausschuss betreut Thomas Lutze aus dem Saarland. Die Berichterstattungen im Haushaltsausschuss wurden wie folgt verteilt: Roland Claus aus Sachsen-Anhalt ist nicht nur haushaltspolitischer Sprecher seiner Fraktion, sondern er übernimmt auch die Einzelpläne Wirtschaft und Verkehr und Michael Leutert aus Sachsen den Einzelplan Verteidigung.

Der VSM hat eine Liste wichtiger „Ansprechpartner für die maritime Wirtschaft in der Regierung und im Bundestag“ erstellt, die diesen Mitteilungen in der Anlage beigelegt ist.

### **Eigene Parlamentsgruppe für Binnenschifffahrt im Bundestag**

Die Parlamentarische Gruppe Binnenschifffahrt (PGBi) wird ihre erfolgreiche Arbeit auch in der 18. Legislaturperiode im Bundestag fortsetzen. Hierüber haben sich die Berichterstatter der vier Fraktionen CDU/CSU, SPD, Die Linke und Bündnis 90/Die Grünen am 12. Februar 2014 in einem ersten Treffen in Berlin verständigt.

Als Sprecherin und Sprecher der PGBi kandidieren erneut Matthias Lietz (CDU), Gustav Herzog (SPD), Herbert Behrens (Die Linke) und Dr. Valerie Wilms (Bündnis 90/Die Grünen). MdB Gustav Herzog übernimmt dabei die Funktion des Koordinators. Dieses Amt hatte zuvor der aus dem Bundestag ausgeschiedene Torsten Stafeldt (FDP) inne.

Die PGBi hat sich mit Unterstützung des BDB erstmals im Jahr 1996 im Bundestag gebildet und in den folgenden 18 Jahren immer wieder wertvolle Impulse für die weitere Entwicklung der Wasserstraßeninfrastruktur und für die optimale Gestaltung der Rahmenbedingungen des Binnenschifffahrtsgewerbes gegeben.

Georg Hötte, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB), begrüßt die Entscheidung der Parlamentarier aufgrund der sehr guten Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit der PGBi: „Der Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle, die Gestaltung des nächsten Bundesverkehrswegeplans, die Finanzierung der Infrastruktur, sowie die Ausstattung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit entsprechend qualifiziertem Personal sind zentrale Punkte, die wir mit der PGBi ge-



meinsam in Angriff nehmen wollen.“ Auch bei der Umsetzung der Ankündigung der Bundesregierung, das Förderprogramm für abgasarme Motoren attraktiver zu gestalten und die Binnenschiffsflotte zu modernisieren, baue die Branche auf die Unterstützung der Parlamentarier.

Die offizielle Gründungsversammlung der Gruppierung soll im März 2014 in Berlin stattfinden. Zuletzt gehörten der PGBi rund 60 Abgeordnete des Deutschen Bundestags an.

### **Griechische Präsidentschaft hofft auf umfassenderes und verbessertes Europa**

Am 1. Januar übernahm Griechenland von Litauen die Präsidentschaft des Rates der Europäischen Union. Es übernimmt diese Rolle für sechs Monate und insgesamt zum fünften Mal seit dem Beitritt zur EU im Jahr 1981.

Bei der Vorstellung ihrer Ziele unterstrich die griechische Präsidentschaft ihre Absicht, eine Präsidentschaft der Hoffnung für ein verbessertes und umfassenderes Europa zu sein.

In ihrem Programm konzentriert sich die hellenische Präsidentschaft unter anderem auf eine Verringerung der Arbeitslosigkeit, die Schaffung neuer Arbeitsplätze, eine Vertiefung der ökonomischen Integration innerhalb Europas und der Eurozone, die Sicherung der Europäischen Außengrenzen – inklusive Maßnahmen und Regelungen zur Steuerung illegaler Immigration – sowie den Ausbau der wirtschaftlichen Mobilität innerhalb der Grenzen von Freiheit, Sicherheit und Gerechtigkeit.

In Bezug auf die Schifffahrt unterstreicht Griechenland die Bedeutung eines breit aufgestellten maritimen Sektors bei der Erholung Europas von der gegenwärtigen Krise und der Rückkehr zu langfristigem, nachhaltigem Wachstum sowie dem Ziel der globalen Wettbewerbsfähigkeit. Des Weiteren bezeichnet die griechische Präsidentschaft eine integrierte europäische Schifffahrtspolitik als Priorität, welche alle anderen Schwerpunkte überlagert. Dies umfasst die Erstellung einer Europäischen Maritimen Sicherheitsstrategie sowie einen Plan für „blue growth“: Dieser umfasst die Bereiche Fischerei und Tourismus sowie Transport, Maritime Raumplanung und alternative Energien.

Am 21. Januar fand zwischen dem Ausschuss für Transport und Tourismus des Europäischen Parlaments (TRAN) und dem griechischen Minister für Schifffahrt, maritime Angelegenheiten, Miltiadis Varvitsiotis, ein Meinungsaustausch statt. Da die „blue economy“ großes Wachstums- und Arbeitsmarktpotenzial besitze, sei das Meer einer der Pfeiler der griechischen Präsidentschaft. Er fügte hinzu, dass die Kooperation der

IMO und der EU verstärkt werden solle, um so eine größere Übereinstimmung der verschiedenen Regularien für die Schifffahrt herzustellen. Die griechische Präsidentschaft werde auch versuchen, gemeinsame Regeln für die finanzielle Transparenz der europäischen Häfen sowie deren Marktzugang im Rat durchzusetzen.

Die TRAN-Mitglieder sprachen auch mit dem griechischen Minister für Infrastruktur, Transport und Netzwerke, Michalis Chrisochoidis. Der Minister präsentierte die Prioritäten der griechischen Präsidentschaft in den Bereichen des Land-, Luft- und Binnentransports. In Bezug auf die Binnenschifffahrt wies er darauf hin, dass die griechische Präsidentschaft einen gemeinsamen Ansatz für die Regulierung der Flottenkapazität der Union als Teil des NAIADES II Paketes anstrebt.

### **Europäische Industriepolitik**

Die Themen Industriepolitik und Wettbewerbsfähigkeit werden momentan sehr prominent auf europäischer Ebene diskutiert. Nach den Schlussfolgerungen des Wettbewerbsfähigkeitsrates Ende 2013 legten jetzt auch die Europäische Kommission und das Europäische Parlament Papiere vor, wie die europäische Industrie gestärkt werden soll. Die Beratung dieser Papiere stand auch auf höchster Ebene auf dem Gipfel der Staats- und Regierungschefs der EU am 20./21.03.2014 auf der Tagesordnung.

#### Europäische Kommission

In der Mitteilung „Für ein Wiedererstarken der europäischen Industrie“ vom 22.01.2014 bezeichnet die Europäische Kommission ein stärkeres Wachstum als dringendste und prioritärste Aufgabe der EU. Zur Umsetzung der Reindustrialisierung nennt die Kommission verschiedene Ansätze, z. B. einen „Wettbewerbsfähigkeits-Check“ bei allen neuen Gesetzgebungsvorschlägen, die konsequente Vollendung des Binnenmarkts oder die gezielte Förderung in den Bereichen Forschung, Bildung und Entwicklung. Die Kommission kündigt im begleitenden Arbeitsdokument u. a. auch eine Konferenz zur Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Maschinenbaus im 1. Halbjahr 2014 an.

#### Europäisches Parlament

Auch das Europäische Parlament hat in seiner Entschließung „Europas Reindustrialisierung zur Förderung von Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit“ vom 15.01.2014 die Schlüsselrolle der Industrie bei der Bewältigung der Wirtschaftskrise bestätigt. Das Ziel einer „Renaissance der Industrie“ und einer „dritten industriellen Revolution“ soll durch „technologische, unternehmerische, finanzielle, ökologische

und soziale Innovation“ erreicht werden. Die Basis der Industriepolitik sei die soziale Marktwirtschaft, die auf den Grundsätzen des Unternehmertums und des fairen Wettbewerbs beruhe. Positiv zu erwähnen ist auch, dass die Industrie in ihrer Gesamtheit gestärkt werden soll, nicht nur einzelne Branchen. Die Notwendigkeit stabiler Wertschöpfungsketten am Industriestandort Europa wird klar erkannt. Um das Ziel, einen 20-Prozent- Industrieanteil am europäischen BIP bis 2020 zu erreichen, soll u. a. in der Kommission eine „Task Force Industriepolitik“ eingerichtet werden, die die unterschiedlichen Maßnahmen (z. B. im Bereich Umwelt-, Energie- oder Sozialpolitik) koordiniert und die Kohärenz mit den industriepolitischen Zielen überwacht

Gesamtmetall wird sich für die Umsetzung der sehr begrüßenswerten industriepolitischen Ansätze stark machen, bei konkreten Gesetzgebungsinitiativen immer wieder an das Bekenntnis der europäischen Institutionen zur Industrie erinnern und die konsequente Befolgung des Grundsatzes „Vorfahrt für Wettbewerbsfähigkeit“ einfordern.

Die Europäische Kommission hat mit dem Energie- und Klimapaket vom 22. Januar einen ersten Schritt in Richtung zu mehr Kohärenz zwischen Energie-/Klima- und Industriepolitik gemacht. Insbesondere der Vorschlag, ein verbindliches und realistisches Klimaziel mit Blick auf 2030 vorzulegen, wird als vernünftig angesehen. Gleichzeitig macht die Kommission jedoch keinen einzigen neuen Vorschlag, wie die EU-Governance verstärkt auf Wettbewerbsfähigkeit ausgerichtet werden soll.

Deutlich weiter geht die Erklärung der sogenannten Friends of Industry, die von 17 EU-Mitgliedstaaten am 30. Januar in Rom unterzeichnet wurde. Deutschland unterschrieb nicht. Die Gruppe fordert den Europäischen Rat auf, einen Industrial Compact zu beschließen. Die industriepolitische Governance soll gestärkt und der energie- und klimapolitische Rahmen 2030 auf die Vermeidung von Carbon Leakage ausgerichtet werden. Ginge es nach den Friends of Industry würde es nach 2020 nur ein Treibhausgasminderungsziel geben, dessen Niveau nach den internationalen Klimaverhandlungen 2015 überprüft und ggf. angepasst werden muss (Konditionalität).

BDI und BDA haben sich mit Blick auf den EU-Gipfel im März klar für einen Industrial Compact zur Neuausrichtung der EU-Politik auf Wettbewerbsfähigkeit ausgesprochen. Kernforderungen sind die Stärkung von Monitoring und Kontrolle durch den Wettbewerbsfähigkeitsrat und mehr Konvergenz zwischen Energie-/Klima- und Industriepolitik. Der Industrial Compact wurde den Präsidenten des Europäischen Rates, der EU-Kommission und des Europäischen Parlaments im Rahmen des BusinessEurope Day am 28. Januar in Brüssel vorgestellt.

### **Europäische Wirtschaft fordert Neuausrichtung der EU-Politik auf Wettbewerbsfähigkeit**

Unter der Überschrift „Industry Matters“ fand am 28. Januar erstmalig der BusinessEurope Day des europäischen Industrie-Dachverbandes in Brüssel statt, der Impulse für eine umfassende EU Industriestrategie setzte. BDI-Präsident Grillo betonte, industrielle Wettbewerbsfähigkeit müsse in der europäischen Energie- und Klimapolitik dringender stärker in den Blick genommen werden. Arbeitgeberpräsident Kramer bekräftigte die zentrale Rolle der Bildung und die Flexibilisierung des Arbeitsmarktes als einige der Haupttreiber einer erfolgreichen Industrie.

Im Vorfeld des wichtigen Europäischen Rates zur industriellen Wettbewerbsfähigkeit vom 20.-21. März organisierte der europäische Industrie-Dachverband, BusinessEurope, am 28. Januar eine hochrangig besetzte Konferenz in Brüssel. Kernelement war die Vorstellung der von BusinessEurope in Auftrag gegebenen Studie des Instituts der Deutschen Wirtschaft (IW), welche die Bedeutung von grenz- und sektorübergreifenden Wertschöpfungsketten der Industrie für Wachstum und Beschäftigung in Europa betont.

BusinessEurope-Präsidentin Emma Marcegaglia forderte deshalb einen neuen industriellen Grundlagenvertrag für Europa, der Europa in die globale Wirtschaft integriert. Die europäische Wirtschaft sprach sich für einen fundamentalen Wandel in der EU-Industriepolitik und insbesondere für eine Stärkung des EU-Rates für Wettbewerbsfähigkeit aus. BDI-Präsident Ulrich Grillo forderte im Rahmen der zentralen energiepolitischen Podiumsdiskussion, den Europäischen Energiebinnenmarkt entschlossen zu vollenden. Arbeitgeberpräsident Kramer unterstrich die Schlüsselrolle der Bildung als wesentlichen Standortfaktor in einer wissensbasierten Innovationswirtschaft.

Weitere hochrangige Redner waren Herman van Rompuy, Präsident des Europäischen Rates, José Manuel Barroso, Präsident der Europäischen Kommission, Martin Schulz, Präsident des Europäischen Parlaments, Antonis Samaras, griechischer Premierminister und aktuell Präsident des Rates sowie die EU-Kommissare Günther Oettinger und Karel De Gucht.

### **Aktuelle Entwicklungen „Corporate Social Responsibility“ (CSR) – Offenlegungspflicht von Informationen nichtfinanzieller Art**

Die Europäische Kommission hatte im April 2013 einen „Vorschlag zur Änderung der Bilanzierungsrichtlinien im Hinblick auf die Offenlegung nichtfinanzieller und die Diversität betreffender Informationen durch bestimmte große Gesellschaften und Konzerne“ vorgelegt. Betroffene Unternehmen sollen zukünftig Informationen über Strategien, Risiken und Ergebnisse in Bezug auf Umweltbelange, soziale und Mitarbeiter-bezogene Aspekte, die Achtung der Menschenrechte, Anti-Korruption und



Fragen im Zusammenhang mit Bestechlichkeit und Vielfalt in den Aufsichtsräten offenlegen. Die deutsche Wirtschaft lehnt den Richtlinienvorschlag der Kommission insgesamt ab. Damit wird nicht nur der Freiwilligkeitsgrundsatz des CSR-Engagements von Unternehmen ausgehöhlt, sondern auch das Ziel des Bürokratieabbaus für mehr Wettbewerbsfähigkeit ad absurdum geführt – und das zu einem Zeitpunkt, an dem sich Europas Wirtschaft gerade aus ihrer schwersten Wirtschaftskrise herausarbeitet.

Um den Gesetzgebungsprozess angesichts des baldigen Endes der Legislaturperiode so schnell wie möglich abschließen zu können, entschlossen sich das Europäische Parlament (EP) und der Rat dazu, schon vor Abschluss ihrer jeweiligen Ersten Lesung Verhandlungen (sog. „Trilog“) aufzunehmen. Unter diesem Zeitdruck näherten sich die Vertreter der Mitgliedstaaten und des EP inhaltlich überraschend schnell an. Ende Februar gab es dann eine grundsätzliche Einigung.

Am 26.02.2014 haben jetzt die Mitgliedstaaten im Ausschuss der Ständigen Vertreter (AStV) das Verhandlungsergebnis aus dem Trilog grundsätzlich bestätigt, allerdings mit einer wesentlichen Verbesserung in Bezug auf den Anwendungsbereich, der bis zuletzt strittig war. Dieser wird nach dem Beschluss der Mitgliedstaaten gegenüber dem Kommissionsvorschlag deutlich beschränkt: die Richtlinie soll jetzt „nur noch“ „große Unternehmen von öffentlichem Interesse“ (large public-interest entities) erfassen mit einer durchschnittlichen Beschäftigtenzahl von über 500 während des Geschäftsjahres. Nach Ansicht des Rates werden in Europa dadurch insgesamt nur noch ca. 6.000 Unternehmen vom Anwendungsbereich der Richtlinie erfasst, gegenüber ursprünglich 18.000 nach dem Kommissionsvorschlag. In Deutschland werden laut Bundesministerium für Arbeit und Soziales ca. 1.000 Unternehmen betroffen sein; dies sind im Wesentlichen börsennotierte Unternehmen, Banken und Versicherungen mit über 500 Arbeitnehmern.

Ein weiterer kritischer Punkt betrifft die Frage, in welchem Umfang dieser CSR-Bericht einem externen Audit unterliegt. Die Mitgliedstaaten sollen nach dem jetzigen Ratskompromiss sicherstellen, dass der Abschlussprüfer oder die Prüfungsgesellschaft überprüft, ob die geforderten Informationen nichtfinanzieller Art tatsächlich offengelegt wurden. Eine inhaltliche Prüfung ist danach grundsätzlich nicht mehr vorgesehen! Leider heißt es direkt im Folgeartikel, dass die Mitgliedstaaten aber befugt sind, eine solche inhaltliche Prüfung einzuführen.

Die Abstimmung im Plenum des Europäischen Parlaments ist für den 15.04.2014 geplant. Ob und wann die eigentlich noch erforderliche Bestätigung des federführenden Rechtsausschusses erfolgt, ist derzeit noch unklar. Schließlich muss auch der Rat die Richtlinie noch formal annehmen, ein konkreter Termin steht aber noch nicht fest.

### **EU-Kommission beschließt Fristverlängerung für SEPA-Umstellung**

Angesichts der schleppenden Umstellung auf das neue SEPA-Zahlungssystem hat die EU-Kommission beschlossen, die Übergangsfrist bis zum 1. August 2014 zu verlängern. Sie will damit drohenden Unterbrechungen im Zahlungsverkehr vorbeugen. Die Kommission hat einen Vorschlag angenommen, demzufolge während eines zusätzlichen Übergangszeitraums von sechs Monaten Zahlungen, die noch nicht im SEPA-Format erfolgen, weiterhin zulässig sind. Die offizielle Frist für die SEPA-Umstellung wird durch diesen Vorschlag nicht geändert (1. Februar 2014).

Im einheitlichen Euro-Zahlungsverkehrsraum (SEPA) können über 500 Millionen Bürgerinnen und Bürger, über 20 Millionen Unternehmen und die europäischen Behörden unabhängig von ihrem Standort Zahlungen in Euro unter den gleichen grundlegenden Bedingungen und mit den gleichen grundlegenden Rechten und Pflichten leisten und erhalten. Sämtliche Überweisungen und Lastschriftverfahren in Euro sollen nur noch in einem Format erfolgen, nämlich als SEPA-Überweisungen und SEPA-Lastschriften.

Jüngsten Angaben der Deutschen Bundesbank zufolge liegt die Zahl der Überweisungen, die hierzulande im SEPA-Format ausgeführt werden, erst bei 32%. Noch deutlich niedriger ist der Anteil der SEPA-Lastschriften in Deutschland, auch wenn dieser mittlerweile auf 10% im November 2013 gestiegen ist. Auch in anderen EU-Ländern lässt der Stand der SEPA-Umstellung noch zu wünschen übrig, was die EU-Kommission veranlasst hat, die Übergangsfrist zu verlängern.

In der deutschen Industrie dürften die Nutzungsquoten jedoch deutlich höher liegen. Die vorliegende – vierte – Unternehmensbefragung des BDI (Zeitraum November 2013) ist alles in allem ermutigend:

- Nicht nur die größere Unternehmen, auch die allermeisten mittelständischen Industrieunternehmen haben ihre SEPA-Vorbereitungen mittlerweile abgeschlossen bzw. planen den Abschluss der Umstellung zum Jahresende 2013 oder bis zum gesetzlich fixierten Migrationstermin 1. Februar 2014.
- Die bisherige SEPA-Nutzung in der deutschen Industrie konzentriert sich im Wesentlichen auf den Bereich Überweisungen als dem „klassischen“ Zahlungsinstrument der Unternehmen. 80% der von Unternehmen veranlassten Überweisungen nutzen bereits durchgängig oder teilweise die SEPA-Überweisung. Dagegen spielen SEPA-Lastschriften im Zahlungsverkehrsalltag der Industrie weiterhin eine untergeordnete Rolle.



- Die herkömmlichen Formate werden zunehmend durch das Format ISO 20022 XML ersetzt. Dies gilt insbesondere auch für den industriellen Mittelstand. Die allermeisten – aber längst nicht alle – Unternehmen erwägen, die bisherigen Formate bis zum Migrationstermin 1. Februar 2014 durch das neue SEPA-Datenformat zu ersetzen.

Die von der EU-Kommission beschlossene Fristverlängerung bis zum 1. August 2014 (die noch der Zustimmung durch die EU-Finanzminister und das EU-Parlament bedarf) sollte von den Unternehmen, die noch nicht SEPA-fähig sind, genutzt werden, die Umstellungsarbeiten schnellstmöglich abzuschließen.

### **Abschluss der vierten Runde der TTIP Verhandlungen**

Die vierte Runde der Verhandlungen zur Transatlantischen Handels- und Investitionspartnerschaft (TTIP), die Mitte März in Brüssel stattfand, ergab nur wenige konkrete Ergebnisse und hat für zusätzliche Unsicherheiten gesorgt. Scheinbare Widersprüche in Brüssel über grundlegende Fragen, wie zum Beispiel zum Marktzugang und zur regulatorischen Zusammenarbeit, haben zu einer erhöhten Skepsis auf beiden Seiten des Atlantiks geführt.

Im Bereich der regulatorischen Zusammenarbeit kündigte die EU an, dass eine Anerkennung von Richtlinien sich nicht auf US-Chemieschutzgesetze erstrecken würde, weil laut der EU die europäische Chemikalienverordnung REACH ausführlicher sei als die der USA. Dies sollte jedoch nicht die Anstrengungen beeinträchtigen, Konvergenzbereiche und mögliche gegenseitige Anerkennung in weiteren Sektor zu finden.

Trotz dieser Unsicherheit, die in diesem frühen Stadium des Prozesses zu erwarten war, entwickeln sich die Verhandlungen weiter und beide Seiten haben sich auf eine fünfte Runde geeinigt, die noch vor dem Sommer in Washington stattfinden wird. In der Zwischenzeit werden sich Mitglieder der US Administration verstärkt in der Öffentlichkeitsarbeit und in politischen Gesprächen über TTIP engagieren.

## 2. Technische Fragen

### DNV GL und OECD bewerten den politischen Spielraum zur Förderung alternativer Schiffsantriebe

In einer Studie mit dem Titel „Encouraging Construction and Operation of ‚Green Ships““, die die Klassifikationsgesellschaft DNV GL der OECD Arbeitsgruppe Schiffbau Ende 2013 vorgelegt hat, wurde untersucht, welche Maßnahmen Regierungen ergreifen können, um die besten Anreize für Investitionen in umweltfreundliche Schiffe sowohl bei Neubauten als auch in der bestehenden Flotte zu schaffen.

Die von der Arbeitsgruppe beauftragte Studie bewertete fünf potenzielle politische Strategien, die das Ziel haben, den CO<sub>2</sub> Ausstoß der weltweiten Handelsschifffahrt zu senken. Etwa 3% der von Menschen verursachten globalen CO<sub>2</sub> Emissionen gehen von der internationalen Schifffahrt aus. Mit den politischen Strategien sollen bestehende internationale Regularien und industrielle Initiativen ergänzt werden. Die Möglichkeit der Aufstellung neuer Vorschriften/Verbote und deren Kontrollen z.B. durch die IMO war nicht Gegenstand der Studie.

Als effektivste Möglichkeit der Mitgliedsstaaten zur Steigerung der Energieeffizienz in der Schifffahrt bezeichnet die Studie die direkte finanzielle Unterstützung bei der Bereitstellung von Anlagen zum Bunkern von LNG oder anderen alternativen Treibstoffen. Wie die Studie beschreibt, gibt es bislang zu wenig Anreize für wirtschaftliche Akteure zu notwendigen Investitionen in diesem Bereich. Ohne entsprechende Infrastruktur zum Bunkern, gibt es wenig Anlass für Reeder in Schiffe zu investieren, die alternative Energieträger nutzen. Gleichzeitig gibt es auch keine Motivation bei den Treibstoffversorgern ohne ausreichende Nachfrage solche Anlagen auf eigene Initiative bereitzustellen. DNV GL empfiehlt daher, den Transformationsprozess durch die Teilfinanzierung der notwendigen Infrastruktur voranzutreiben.

Als komplementäre Maßnahme hierzu bezeichnet die Studie die Einsetzung von Emissions-Mindeststandards bei staatlichen Beschaffungen der Mitgliedstaaten. Obwohl von nur kurzfristiger beschränkter Wirkung, werde durch solche Standards der Zeitraum zur Einführung und Einsatzreife neuer Technologien verkürzt, was langfristig positive Effekte auf deren Einführung in der allgemeinen Schifffahrt hat.

Eine vergleichsweise geringe direkte Wirkung sieht DNV GL in Maßnahmen zur verstärkten Unterstützung zielgerichteter Forschung und Entwicklung, sowie effizienzgebundener Rabatte bei Hafengebühren. Jedoch wird auch festgestellt, dass solche Unterstützung durchaus eine starke und langfristige positive Signalwirkung haben kann.



---

## INFORMATIONEN FÜR DAS UNTERNEHMEN

---

1/14

Zusammenfassend wird festgestellt, dass die einzelnen Regierungen zahlreiche Möglichkeiten besitzen, direkte oder indirekte Anreize zur Reduzierung der CO<sub>2</sub> Emissionen zu schaffen. Wichtig ist dabei die internationale Abstimmung von Maßnahmen und die Vereinbarung einheitlicher Standards und Kriterien. Letztlich wird es nicht eine einzige perfekte Lösung geben, sondern nur ein Bündel von Maßnahmen. Gefahren zur Entstehung von Wettbewerbsverzerrungen zwischen einzelnen Schiffbauländern durch die verschiedenen Anreizsysteme werden von den Gutachtern nicht gesehen. Vielmehr wird erwartet, dass die Förderungen denjenigen Werften Vorteile verschaffen, die am innovativsten sind und die höchsten technologischen Standards aufweisen.

Die Studie steht im Internet zur Verfügung unter:

[http://www.oecd.org/sti/ind/C-WP6\(2013\)12-FINAL-ENG.pdf](http://www.oecd.org/sti/ind/C-WP6(2013)12-FINAL-ENG.pdf)

### **3. Recht und Steuern**

#### **Mini-Fortschritte beim EU-Beihilferecht**

Die EU-Kommission hat am 18. Dezember 2013 die überarbeitete De-minimis-Verordnung im Beihilferecht nach drei vorausgegangenen Konsultationen verabschiedet. Per saldo schränkt die Neuregulierung die Finanzierung kleiner und mittlerer Unternehmen in Deutschland ein.

Nach der nun verabschiedeten Fassung der Verordnung unterliegen staatliche Beihilfen unter 200.000 Euro innerhalb eines Zeitraums von drei Steuerjahren nach wie vor nicht der EU-Beihilfekontrolle und bedürfen daher keiner vorherigen Genehmigung durch die EU-Kommission. Bedauerlicherweise hat die Kommission den Schwellenwert nicht angehoben, weil dies aus ihrer Sicht auf weitere Disparitäten und Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt hinauslaufen würde. Allerdings verwehrt sie damit kleinen und mittleren Unternehmen zusätzliche Förderspielräume.

Erfreulicherweise wurden die Kriterien für „Unternehmen in Schwierigkeiten“, auf die die De-minimis-Verordnung keine Anwendung findet, nicht verschärft. Der BDI hatte die von der Kommission in früheren Entwürfen vorgeschlagenen Kriterien für die Begriffsdefinition als ungeeignet kritisiert. Dies gilt insbesondere für die Einführung harter Bilanzkennzahlen als Kriterium für die Förderfähigkeit von Unternehmen wie etwa den Verschuldungsgrad und das Verhältnis von Zinsaufwand zum Jahresüberschuss. Solche Kriterien würden die Finanzierung des deutschen Mittelstands gefährden.

Leider wird durch die geplante Einführung einer Laufzeitbegrenzung eine an die Nutzungsdauer angepasste Finanzierung erschwert. Die Verordnung sieht die Schaffung eines „safe harbours“ für Darlehen von nicht mehr als eine Million Euro vor, die eine Laufzeit von höchstens fünf Jahren aufweisen und durch Sicherheiten unterlegt sind, die sich auf mindestens 50% des Darlehensbetrags belaufen. Der „safe harbour“ wird zusätzlich erweitert auf Darlehen von nicht mehr als 500.000 Euro, die eine Laufzeit von höchstens zehn Jahren aufweisen, die sich auf mindestens 50% des Darlehensbetrags belaufen. Entsprechendes gilt für Garantien, die sich auf einen Anteil von höchstens 80% des zugrundeliegenden Darlehens beziehen und die einen Betrag von 1.500.000 Euro und eine Laufzeit von fünf Jahren bzw. 750.000 Euro bei einer Laufzeit von höchstens zehn Jahren nicht überschreiten.

Der BDI hatte in den Konsultationsverfahren die Laufzeitbegrenzungen kritisiert, da sie vor allem die Möglichkeiten für kleinere und mittlere Unternehmen, sich längerfristig zu finanzieren, verringern.





Der Verordnungstext steht im Internet zur Verfügung unter:

[http://www.bdi.eu/download\\_content/KonjunkturStandortUndWettbewerb/de\\_minimis\\_regulation\\_de.pdf](http://www.bdi.eu/download_content/KonjunkturStandortUndWettbewerb/de_minimis_regulation_de.pdf)

### **EU Recht / Embargo-Maßnahmen: Iran**

In Umsetzung der sog. Genfer Vereinbarung („Joint Plan of Action“) vom 24. November 2013 hat der Rat der EU basierend auf dem Beschluss 2014/21/GASP vom 20. Januar 2014 mit Verordnung (EU) Nr. 42/2014 vom gleichen Tag die nachfolgenden Verbote der Verordnung (EU) Nr. 267/2012 ausgesetzt:

#### **Beförderung von Rohöl oder Erdölzeugnissen sowie Bereitstellung von Versicherungen und Rückversicherungen (Art. 11 Abs. 3, Abs. 4 in Verbindung mit Anhang XI)**

Gemäß Art. 11 Abs. 3 wird das Verbot der Beförderung von Rohöl oder Erdölzeugnissen aus dem Iran oder mit Ursprung im Iran ausgesetzt, soweit Güter betroffen sind, die in Anhang XI aufgeführt werden.

Anhang XI betrifft „Erdöl und Öl aus bituminösen Mineralien, roh, des HSCodes 2709 00“. Bitte beachten Sie in diesem Zusammenhang, dass die Verbote des Art. 11 für die sonstigen, in Anhang XI nicht aufgeführten Güter des Anhangs IV unverändert fortgelten. Auch das Verbot der Einfuhr und des Erwerbs sämtlicher Güter des Anhangs IV wurde nicht geändert.

Ebenfalls ausgesetzt wurde das Verbot des Bereitstellens von Versicherungen und Rückversicherungen im Zusammenhang mit der Einfuhr, dem Erwerb oder der Beförderung von Gütern des Anhangs XI (Art. 11 Abs. 4). Auch hier gilt das Verbot des Art. 11 für die übrigen Güter des Anhangs IV fort.

#### **Einfuhr, Erwerb oder Beförderung petrochemischer Produkte nebst hiermit in Zusammenhang stehender Finanz- und Versicherungsdienstleistungen (Art. 13 Abs. 3)**

Gemäß Art. 13 Abs. 3 wird das Verbot der Einfuhr, des Erwerbs oder der Beförderung petrochemischer Produkte, die sich im Iran befinden oder aus dem Iran ausgeführt wurden oder ihren Ursprung im Iran haben, ausgesetzt. Diese Aussetzung betrifft alle Güter des Anhang V. Ebenfalls ausgesetzt werden die Verbote des Bereitstellens von Finanzmitteln, Finanzhilfen, Versicherungen und Rückversicherungen im Zusammenhang mit den genannten Tätigkeiten.



---

## INFORMATIONEN FÜR DAS UNTERNEHMEN

---

1/14

Im Zusammenhang hiermit steht die Neuregelung des Art. 28b. Dieser erlaubt den Mitgliedstaaten der Europäischen Union die Freigabe wirtschaftlicher Ressourcen sowie die Bereitstellung von Geldern und wirtschaftlichen Ressourcen an das iranische Ministerium für Erdöl zu genehmigen, soweit diese Gelder oder wirtschaftlichen Ressourcen zur Erfüllung von Verträgen über die Einfuhr oder den Erwerb petrochemischer Produkte des Anhangs V erforderlich sind. Dies betrifft insbesondere Fälle, in denen ohne eine solche Genehmigung eine verbotene (mittelbare) Bereitstellung an das genannte Ministerium im Raume stünde oder in denen gelieferte Güter wegen einer Kontrolle durch das besagte Ministerium einzufrieren wären.

Ausfuhr, Einfuhr, Erwerb von Gold, Edelmetallen und Diamanten nebst hiermit in Zusammenhang stehender Technischer Unterstützung, Vermittlungsdienste, Finanzmittel und Finanzhilfen (Art. 15 Abs. 3 in Verbindung mit Anhang XII)

Gemäß Art. 15 Abs. 3 wird das Verbot der Ausfuhr, des Verkaufs, der Lieferung, der Weitergabe, der Einfuhr, des Erwerbs und der Beförderung von Gold und Edelmetallen ausgesetzt, soweit es sich um Gold und Edelmetalle handelt, die in Anhang XII aufgeführt sind.

Bitte beachten Sie in diesem Zusammenhang, dass die Verbote des Art. 15 für Diamanten unverändert fortgelten.

Verbot, bestimmte Schiffe zur Verfügung zu stellen (Art. 37b)

Gemäß Art. 37b Abs. 3 wurde das Verbot, Schiffe, die für die Beförderung oder Lagerung von Öl und petrochemischen Produkten konstruiert sind, zur Verfügung zu stellen, ebenfalls ausgesetzt.

Die Verordnung (EU) Nr. 42/2014 enthält keine Befristung der Aussetzung der vorgenannten Verbote. Vor dem Hintergrund des Art. 26a des Beschlusses 2014/21/GASP vom 20. Januar 2014, der eine auf 6 Monate befristete Aussetzung dieser Verbote vorsieht, kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass die Aussetzung dieser Verbote mit Ablauf des Halbjahreszeitraums rückgängig gemacht wird. Ausweislich des Erwägungsgrundes 3 der Verordnung (EU) Nr. 42/2014 sind daher neu geschlossene Vereinbarungen in den von der Aussetzung betroffenen Bereichen innerhalb dieses 6-monatigen Zeitraums zu erfüllen.

Anhebung der Grenzwerte für Genehmigungen für Geldtransfers von und an iranische Personen, Organisationen oder Einrichtungen (Art. 30, 30a)

Durch die Neufassung der Art. 30 Abs. 3 und des Art. 30a Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 267/2012 werden die bisherigen Grenzwerte, ab denen für Geldtransfers von und an iranische Personen, Organisationen oder Einrichtungen eine vorheriger



---

## INFORMATIONEN FÜR DAS UNTERNEHMEN

---

1/14

Genehmigungspflicht besteht, auf das Zehnfache angehoben. Hieraus ergeben sich folgende Neuregelungen:

### Geldtransfers mit iranischen Banken, Kredit- und Finanzinstituten und Wechselstuben im Sinne des Art. 30 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 267/2012

Bei Geldtransfers im Sinne des Art. 30 Abs. 3a, 3b, erste Alternative (Geldtransfers im Zusammenhang mit landwirtschaftlichen oder humanitären Zwecken) ist mit sofortiger Wirkung nur noch dann eine Genehmigung erforderlich, wenn der Betrag mind. 1 Mio. € beträgt. Bei Geldtransfers im Sinne des Art. 30 Abs. 3a, 3b zweite Alternative (Überweisung persönlicher Gelder/ Heimatüberweisungen) ist mit sofortiger Wirkung nur noch dann eine Genehmigung erforderlich, wenn der Betrag mind. 400.000 € beträgt.

Bei Geldtransfers im Sinne des Art. 30 Abs. 3c (sonstige Geldtransfers) ist mit sofortiger Wirkung nur noch dann eine Genehmigung erforderlich, wenn der Betrag mind. 100.000,- € beträgt.

### Sonstige Geldtransfers mit iranischen Personen, Organisationen oder Einrichtungen im Sinne des Art. 30a der Verordnung (EU) Nr. 267/2012

Bei sonstigen Geldtransfers im Sinne des Art. 30a Abs. 1b, 1c ist mit sofortiger Wirkung nur noch dann eine Genehmigung erforderlich, wenn der Betrag mind. 400.000 € beträgt.

Bitte beachten Sie in diesem Zusammenhang, dass sich die Meldepflichten nicht geändert haben; insbesondere wurde die Höhe der Schwellenwerte, ab denen eine Meldung erforderlich ist, nicht geändert.

## 1. Markt + Wettbewerb

### Rasante Nachfragesteigerung im Weltschiffbau im 2. Halbjahr 2013

Die Weltwirtschaft verzeichnete mit einer Wachstumsrate von 3,0% zwar eine erneute Abschwächung im Jahr 2013, markierte jedoch gleichzeitig einen Wendepunkt, da sich die Erwartungen für das Jahr 2014 mit einer Rate von 3,7% deutlich verbesserten. Beim Welthandel wird sogar eine noch stärkere Dynamik prognostiziert mit einem Anstieg des Wachstums von 2,7% auf 4,5%.

Aufwärtstrends wurden zum Jahresende auch in mehreren Teilbereichen der Schifffahrt deutlich mit leicht steigenden Fracht- und Charraten sowie mit wieder anziehenden Schiffspreisen. Angesichts der positiveren Perspektiven entstand von Seiten der Kapitalmärkte gleichzeitig ein stärkeres Interesse wieder zunehmend in die Schifffahrt zu investieren. Dabei spielten neben niedrigen Preisen und geringen Zinsen vor allem auch der technologische Fortschritt und die verschärften Umweltschutzvorschriften eine große Rolle, die den neuen effizienteren Schiffen für die Zukunft erhebliche Produktivitätsvorteile verschaffen.

<b>Weltschiffbau</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
<b>Auftragseingänge</b>							
Anz.	4.851	2.928	1.599	2.526	1.940	1.977	3.375
Mio. GT	164,8	86,3	32,6	77,7	53,2	38,9	102,8
Mio. CGT	85,3	43,0	16,6	38,6	30,8	24,7	53,8
Mio. TDW	252,9	137,6	55,4	127,7	66,8	48,7	149,7
<b>Ablieferungen</b>							
Anz.	2.689	3.162	3.477	3.706	3.605	3.655	3.061
Mio. GT	56,6	67,1	77,1	96,0	101,5	95,3	70,5
Mio. CGT	34,6	41,9	44,4	51,6	51,1	48,0	38,1
Mio. TDW	80,7	90,8	114,5	147,0	159,8	152,4	105,5
<b>Auftragsbestände</b>							
Anz.	10.055	11.341	9.226	7.822	6.859	5.893	5.994
Mio. GT	329,7	368,1	300,5	261,0	217,0	167,1	182,9
Mio. CGT	177,7	190,3	152,0	128,0	111,4	92,3	100,4
Mio. TDW	490,4	566,4	467,9	416,8	326,5	232,3	249,2

Die anhaltend hohen Treibstoffpreise bilden den höchsten Betriebskostenanteil bei den Reedereien. Energiesparende Schiffdesigns und Antriebsanlagen sowie steigende Schiffsgrößen bilden hohe Anreize zur Kostenreduzierung bzw. Effizienzsteigerung und damit zur Bestellung neuer Schiffe.

Vor diesem Hintergrund ist es verständlich, dass die Auftragseingänge im Weltschiffbau in der zweiten Jahreshälfte 2013 wieder deutlich anzogen und mit über 31 Mio. CGT fast 50% höher lagen als in den ersten sechs Monaten.

Für das Gesamtjahr bedeuteten die 3.375 **Auftragseingänge** mit einem Volumen von 53,8 Mio. CGT das beste Ergebnis seit 2007. Außerordentlich hoch waren die Bestellungen für Bulker und Containerschiffe, auf die damit rd. 36% bzw. 18% aller Auftragseingänge (CGT) entfielen. Auch bei den verschiedenen Tankern wurde eine deutliche Nachfragebelebung verzeichnet. Sie kamen zusammen auf einen Anteil von rd. 28%. Demgegenüber blieben die Aufträge für Offshore-Fahrzeuge und andere nicht Fracht tragende Schiffe unter dem Vorjahresergebnis.

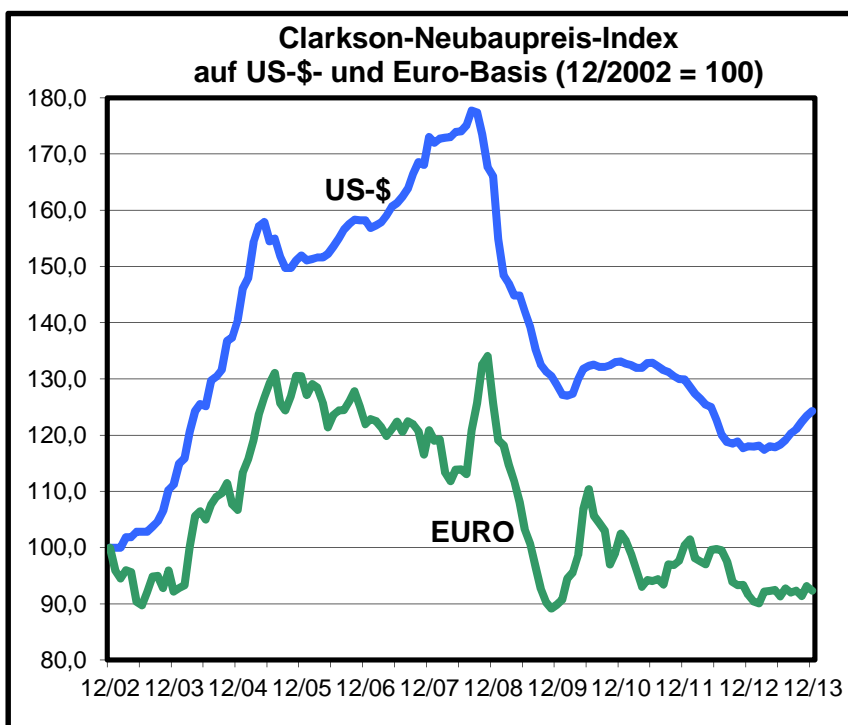
Auftragseingänge Bauland	2013		2012		2011		2010	
	1.000 CGT	Anteil %	1.000 CGT	Anteil %	1.000 CGT	Anteil %	1.000 CGT	Anteil %
China	21.402	39,8	9.117	35,9	8.339	27,1	16.102	41,7
Korea	12.437	32,4	7.059	27,8	13.615	44,2	11.915	30,9
Japan	7.550	14,0	4.641	18,3	4.118	13,4	5.374	13,9
(EU-28+ Norwegen)	(2.515	4,7)	(1.883	7,4)	(1.830	5,9)	(2.487	6,4)
(SEA Europe)	(2.809	5,2)	(2.090	8,2)	(1.975	6,4)	(2.623	6,8)
Philippinen	1.809	3,4	235	0,9	303	1,0	734	1,9
Rumänien	744	1,4	270	1,1	429	1,4	310	0,8
Vietnam	730	1,4	155	0,6	149	0,5	360	0,9
USA	604	1,1	322	1,3	424	1,4	160	0,4
Taiwan	555	1,0	63	0,2	489	1,6	109	0,3
Italien	515	1,0	156	0,6	195	0,6	561	1,5
Deutschland	369	0,7	410	1,6	271	0,9	556	1,4
Andere	7.124	13,2	2.988	11,8	2.491	8,1	2.400	6,2
<b>Welt gesamt</b>	<b>53.839</b>	<b>100,0</b>	<b>25.416</b>	<b>100,0</b>	<b>30.823</b>	<b>100,0</b>	<b>38.581</b>	<b>100,0</b>
Öltanker	3.759	7,0	1.595	6,3	957	3,1	4.947	12,8
Prod./Chem.-Tanker	5.619	10,4	2.276	9,0	1.517	4,9	1.523	4,0
Gastanker	5.566	10,3	3.549	14,0	4.280	13,9	1.517	3,9
Massengutschiffe	19.331	35,9	6.339	24,9	8.112	26,3	19.542	50,7
Containerschiffe	9.661	17,9	2.722	10,7	8.697	28,2	3.622	9,4
Ro-Ro Frachter	1.754	3,3	1.378	5,4	624	2,0	750	1,9
Andere Frachter	1.577	2,9	870	3,4	1.000	3,3	2.404	6,2
Fähr-/Pass. Schiffe	1.178	2,2	1.004	4,0	953	3,1	1.701	4,4
Offshore-Fahrzeuge	3.988	7,4	4.076	16,0	3.714	12,0	1.416	3,7
Sonstige NCCV	1.406	2,6	1.607	6,3	968	3,1	1.160	3,0

Auf Seiten der Bestellernationalitäten entfielen die umfangreichsten Auftragsvolumina auf chinesische Auftraggeber (einschl. Hong Kong), die rd. 11% der weltweiten Auftragseingänge ausmachten. Danach folgten griechische Reeder mit 9%. Anteile von jeweils rd. 5% erreichten Besteller aus Monaco, Japan, Korea, USA und Deutschland. Von den deutschen Aufträgen wurden aber nur zwei Schlepperneubauten mit 3.562 CGT bei deutschen Werften platziert.

Von der gestiegenen Bestelltätigkeit konnten im zweiten Halbjahr vor allem die Werften in China profitieren. Sie verbuchten 1.343 Aufträge mit 21,4 Mio. CGT, die rd. 40% des weltweiten Auftragsvolumens entsprachen. Der Zuwachs wurde vor allem durch die Order für Massengutschiffe generiert. Die koreanischen Werften verbuchten mit 557 Schiffen deutlich weniger Bestellungen, die jedoch größer, aufwändiger und höherwertiger waren, wie z. B. LNG-Tanker und Offshore-Schiffe. Mit 12,4 Mio. CGT erreichten sie einen Anteil von rd. 32%.

Auf ähnlich hohe Bestellzahlen kamen Japans Schiffbauunternehmen mit 566 Schiffen, die aber aufgrund der zahlreichen Bulker-Aufträge nur 7,6 Mio. CGT und damit einem Anteil von 14% entsprachen.

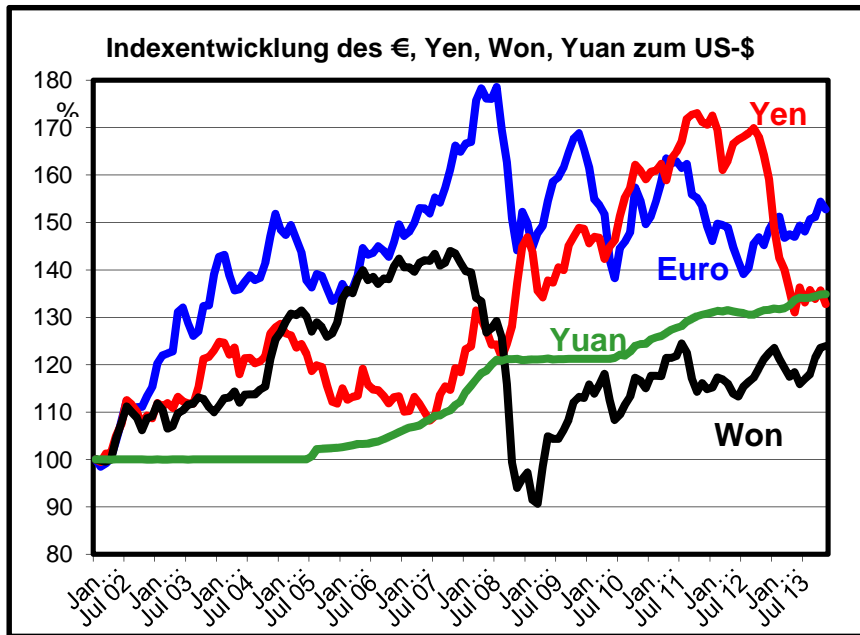
An vierter Position der Schiffbauländer mit rd. 3% lagen die Philippinen, deren Werftindustrie von den Tochtergesellschaften ausländischer Schiffbaugruppen aus asiatischen Nachbarländern dominiert wird. Der deutsche Schiffbau rangierte mit knapp 1% auf dem zehnten Platz. Der Anteil der europäischen Länder (EU-28 Länder plus Norwegen) verringerte sich auf knapp 5%.



Einer der Anreize für eine verstärkte Ordertätigkeit ging von den **Neubaupreisen** für Standardschiffe aus, die sich in den ersten Monaten des Jahres auf Dollar-Basis weiterhin auf relativ niedrigem Niveau befanden, dann aber in der zweiten Jahreshälfte beginnen zu steigen. Die Erwartung wieder steigender Preise verbunden mit weiterhin niedrigen Zinsen hat dann zahlreiche Reeder bewogen,



schnellstmöglich zu noch günstigen Preisen zu bestellen. Der Clarkson-Neubaupreisindex stieg vom Tiefpunkt im März 2013 mit 117 Punkten auf 124 Punkte im Dezember.



Berücksichtigt man jedoch die Wechselkursentwicklung, so blieb z.B. auf Euro-Basis ein Anstieg der Preise aus. Eine noch stärkere Auswirkung der Währungsentwicklung, allerdings in die entgegengesetzte Richtung, ergab sich für japanische Unternehmen. Die erneute von der Regierung initiierte Abwertung des Yen gegenüber dem US-\$ um fast 20% im Jahresverlauf

verschaffte den exportierenden Schiffbauunternehmen des Landes eine deutliche Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit. Dieser Effekt wurde noch verstärkt durch die Aufwertungen anderer Schiffbauländer zum Dollar (Won +1,9%, Yuan +2,8%, Euro +4,5%).

Gegenüber dem Euro haben sich die Währungen der meisten Schiffbauregionen im Verlauf des Jahres 2013 abgewertet. Neben Japan (-23%) waren davon vor allem Schwellenländer wie die Türkei (-17%) sowie Indien und Brasilien (jeweils -15%) betroffen.

Aus den abgeschwächten Neubaubestellungen in den Vorjahren resultierte im Jahr 2013 eine erneute Reduzierung der weltweiten **Ablieferungen**. Nach einem niedrigen Produktionsniveau im vierten Quartal ergaben sich für das Gesamtjahr 3.061 Ablieferungen mit 38,1 Mio. CGT, ein Rückgang um 21% gegenüber 2012. Das entsprach dem niedrigsten Ergebnis seit 2007.

Mit einem Ablieferungsvolumen von 13,4 Mio. CGT erzielten die chinesischen Werften einen Marktanteil von rd. 35%, verzeichneten damit aber ein um ein Drittel reduziertes Produktionsniveau im Vergleich zum Vorjahr, was auf die verschlechterte Beschäftigungslage bei vielen Werften in China hinweist. Die Regierung des Landes hat daher ein finanziell unterstütztes Konsolidierungsprogramm eingeleitet, mit dem die Schiffbauproduktion auf weniger aber größere Werften konzentriert werden soll.

Ablieferungen Bauland	2013		2012		2011		2010	
	1.000 CGT	Anteil %	1.000 CGT	Anteil %	1.000 CGT	Anteil %	1.000 CGT	Anteil %
China	13.377	35,1	19.720	40,9	19.708	38,6	18.801	36,5
Korea	12.027	31,6	13.480	28,0	15.954	31,2	14.906	28,9
Japan	7.092	18,6	8.417	17,5	9.162	17,9	9.821	19,0
(EU-28 + Norwegen)	(2.096)	(5,5)	(2.229)	(4,6)	(2.474)	(4,8)	(4.020)	(7,8)
(SEA Europe)	(2.268)	(6,0)	(2.450)	(5,1)	(2.897)	(5,7)	(4.412)	(8,6)
Philippinen	545	1,4	904	1,9	639	1,3	614	1,2
Rumänien	431	1,1	370	0,8	433	0,8	455	0,9
Vietnam	421	1,1	674	1,4	530	1,0	560	1,1
Deutschland	347	0,9	473	1,0	407	0,8	854	1,7
Indonesien	343	0,9	335	0,7	291	0,6	402	0,8
Türkei	309	0,8	256	0,5	453	0,9	459	0,9
USA	296	0,8	227	0,5	213	0,4	332	0,6
Andere	2.633	6,9	3.329	6,9	3.303	6,5	4.369	8,5
<b>Welt gesamt</b>	<b>38.068</b>	<b>100,0</b>	<b>48.185</b>	<b>100,0</b>	<b>51.093</b>	<b>100,0</b>	<b>51.573</b>	<b>100,0</b>
Öltanker	2.701	7,1	4.756	9,9	5.588	10,9	4.961	9,6
Prod./Chem.-Tanker	2.808	7,4	2.805	5,9	3.825	7,5	5.406	10,5
Gastanker	2.109	5,5	541	1,1	1.530	3,0	2.813	5,5
Massengutschiffe	14.301	37,6	22.900	47,5	22.339	43,7	18.398	35,7
Containerschiffe	7.465	19,6	6.930	14,4	6.692	13,1	7.942	15,4
Ro-Ro Frachter	1.020	2,7	1.611	3,3	2.199	4,3	2.227	4,3
Andere Frachter	2.253	5,9	3.021	6,3	3.207	6,3	3.347	6,5
Fähr-/Pass. Schiffe	859	2,3	1.296	2,7	1.199	2,3	1.890	3,7
Offshore-Fahrzeuge	2.891	7,6	2.452	5,1	1.922	3,8	2.939	5,7
Sonstige NCCV	1.661	4,4	1.875	3,9	2.594	5,1	1.670	3,2

Koreas Schiffbau blieb mit 12,2 Mio. CGT nur um 11% unter dem Resultat von 2012 und belegte bei einem Anteil von 32% die zweite Position in der Rangfolge der Schiffbauländer. Japans Werften erreichten mit 7,1 Mio. CGT einen Anteil von 19%. Einschließlich der anderen fernöstlichen Schiffbauländer fand der Weltschiffbau zu mehr als 90% in Asien statt.

Die deutschen Werften erreichten die 7. Position mit knapp 1%. Die europäischen Werften (EU-28 plus Norwegen) konnten ihren Marktanteil gegenüber den beiden Vorjahren leicht erhöhen auf fast 6%.

Obwohl die Schiffbauproduktion insgesamt rückläufig war, verlief die Entwicklung bei den einzelnen Schiffstypen recht unterschiedlich. Während bei Gastankern, Containerschiffen und Offshore-Fahrzeugen erhebliche Produktionssteigerungen gegenüber den Vorjahren stattfanden, blieben die Ablieferungsergebnisse bei den anderen Schiffstypen unter den Vorjahreswerten. Dennoch bildeten die Massengutschiffe trotz

der Rückgänge den dominierenden Teilmarkt mit einem Anteil von 38% gefolgt von den Containerschiffen mit 20%, die insbesondere durch die Fertigstellung sehr großer Einheiten mit mehr als 10.000 TEU Ladekapazität geprägt waren.

Zu berücksichtigen ist, dass in den internationalen Schiffbaustatistiken der Bau von Yachten und Offshore-Plattformen (ohne Eigenantrieb) nicht berücksichtigt wird, die bei den deutschen Werften einen großen Anteil der Beschäftigung ausmachen.

Erstmals seit 2008 legten die Auftragsbestände 2013 gegenüber dem Vorjahr wieder zu, da die Auftragseingänge die Ablieferungen deutlich übertrafen und die Stornierungen mit 2,9 Mio. CGT relativ niedrig ausfielen. Damit umfassten die weltweiten **Auftragsbestände** Ende 2013 insgesamt 5.994 Schiffe mit 100,4 Mio. CGT.

#### Auftragsbestände im Weltschiffbau Ende Dezember 2013 nach Bauländern und Schiffstypen

Bauland in 1.000 CGT	China	Korea	Japan	Brasilien	Philippinen	Vietnam	Italien	USA	Deutschland	Taiwan	andere	Total
<b>Schiffstyp</b>												
Rohöltanker	2.852	2.638	252	484		25		51			410	6.712
Produkt. Tanker	295	460	183	171	3	51					262	1.425
Chemikal. Tanker	1.428	3.970	596			363	17	188			389	6.951
LNG Tanker	1.098	6.794	1.098									8.990
LPG Tanker	664	1.676	390	89	163	15					34	3.031
Massengutschiffe	17.769	2.450	8.511	37	692	423				13	610	30.506
Containerschiffe	6.534	8.728	458	61	1.555	43		102		997	342	18.820
Ro-Ro Frachter	872	1.087	673			66	33	91	38		187	3.046
Andere Frachter	1.776	61	724	9		258	10	60	67		622	3.587
Fäherschiffe	139	22	197			5	28	29	93	8	304	824
Kreuzfahrtschiffe			255				1.178		752		458	2.643
Offshore Schiffe	2.665	3.158	77	1.780		116	14	633	57		2.361	10.860
NCCV	558	128	202	85		129	13	85	76	33	1.690	2.998
<b>Total</b>	<b>36.649</b>	<b>31.169</b>	<b>13.615</b>	<b>2.716</b>	<b>2.413</b>	<b>1.494</b>	<b>1.293</b>	<b>1.239</b>	<b>1.082</b>	<b>1.051</b>	<b>7.668</b>	<b>100.391</b>

Der Anstieg des Auftragsbestandes entfiel zu rd. 90% auf die Werften in China und Korea. Chinas Werften behielten dabei die Führung mit einem auf fast 37% gestiegenen Anteil. Sie dominierten erneut die Marktsegmente Rohöltanker, Massengutschiffe, Stückgutfrachter und nicht Fracht tragende Schiffe. Koreas Schiffbauer behielten die zweite Position mit einem konstanten Anteil von 31%. Sie blieben führend



in den Teilmärkten Spezialtanker, Containerschiffe, RORO-Frachter und Offshore-Fahrzeuge.

Japans Schiffbauunternehmen mussten einen Anteilsrückgang auf 14% hinnehmen, konnten aber beim Bau von Fährschiffen die Oberhand erringen. Hinter den drei führenden Schiffbauländern folgten Brasilien mit 3% und die Philippinen mit 2%. Deutschland platzierte sich hinter Vietnam, Italien und den USA an neunter Position mit 1% Marktanteil.

In der Typenstruktur der Auftragsbestände blieb die Dominanz der Massengutfrachter und Containerschiffe mit Anteilen von 30% und 19% zwar erhalten, die größten Steigerungen wurden jedoch bei Chemikalien- und Gastankern verzeichnet, deren Bestände sich zusammen um mehr als 6 Mio. CGT erhöhten.

Wie bei den Auftragseingängen entfielen auf Seiten der Bestellernationen die höchsten CGT-Auftragsanteile auf China (einschl. Hong Kong) und Griechenland mit jeweils rund 10%. Es folgten die USA und Japan (mit je 6%), Norwegen (5%) sowie Deutschland, Singapur, Südkorea und Monaco (je 4%). Von Bestellern aus den EU-28-Ländern stammten zusammen 27% der weltweiten Aufträge. Für rd. 18% des Auftragsvolumens konnte keine Nationalität zugeordnet werden.

Weltschifffahrt und Weltschiffbau entwickelten sich in der zweiten Jahreshälfte 2013 deutlich besser als erwartet. Das vergangene Jahr kann damit als Wendemarke für die seit 2008 anhaltende Wirtschaftskrise angesehen werden. Damit sind aber die Probleme im Weltschiffbaumarkt keineswegs überwunden. Weiterhin besteht ein verzerrter Wettbewerb, da die staatlichen Eingriffe in der Krise noch zugenommen haben. Die Überkapazitäten haben sich zwar verringert, sind aber längst nicht beseitigt. Die Finanzierungsbedingungen sind je nach den staatlich geregelten Rahmenbedingungen sehr unterschiedlich. Hier sind die Schiffbauunternehmen vor allem in China und Korea im Vorteil, da sie bzw. ihre Kunden von den überwiegend staatlich kontrollierten Banken erhebliche Unterstützungen bei der Finanzierung erhalten.

Auch die Konsolidierungsprozesse in der Branche verlaufen in den einzelnen Ländern sehr ungleichmäßig. In China wird als industriepolitisches Ziel eine Konzentration des Schiffbaus durch Fusionen und Übernahmen auf eine geringere Zahl von - in erster Linie staatlichen - Werften verfolgt. Damit sollen die in den Boomjahren unkontrolliert entstandenen Überkapazitäten insbesondere bei privaten Unternehmen verringert werden. Gleichzeitig wird angestrebt, die eigene Zulieferindustrie auszubauen und zu verstärken. In Korea wird hingegen die Strategie verfolgt, Werftkapazitäten zu erhalten und durch Diversifizierung in den Offshore-Bereich auszulasten. So wurde die vor dem finanziellen Zusammenbruch stehende Werftengruppe von STX mit Hilfe der überwiegend staatlichen Gläubigerbanken wie der KDB gerettet. Diese Strategie wurde bereits Ende der 90er Jahre mit der Daewoo-Werft praktiziert, die seitdem von den staatlichen Banken kontrolliert wird und im vergangenen Jahr noch mit der Füh-



Die Bankrottverfahren der bankrotten mittelgroßen Daehan-Werft beauftragt. Kapazitätsreduzierungen finden dabei nicht statt. Ein weiteres Ziel der koreanischen Industriepolitik ist der Auf- und Ausbau einer eigenen Zulieferindustrie, um von den Importen aus Europa und Japan unabhängiger zu werden. In Japan wird wie in früheren Krisenzeiten versucht, die Werften durch Zusammenschlüsse von Betrieben wettbewerbsfähiger zu machen und teilweise auch nicht mehr ausgelastete Kapazitäten stillzulegen.

Einheitlich ist in allen drei führenden Schiffbauländern der Wille, stärker in hochwertigere Marktsegmente zu diversifizieren, in denen bisher vor allem europäische Unternehmen tätig sind. Das hat zur Folge, dass sich der Wettbewerb nicht nur bei den Standardschiffen, sondern auch in den Märkten des Spezialschiffbaus verschärft.

Damit die Werften und Zulieferer der deutschen Schiffbauindustrie nicht aus dem Markt gedrängt werden, ist es notwendig, die richtigen praxisgerechten industriepolitischen Rahmenbedingungen zu schaffen und für faire Wettbewerbsbedingungen zu sorgen.

Weitere Statistiken und Details zur Marktentwicklung im Weltschiffbau können beim Verband angefordert werden und stehen auch auf den VSM-Intranetseiten ([www.vsm.de](http://www.vsm.de)) im internen Mitgliederbereich unter Schiffbaustatistiken und Marktinformationen in der Rubrik VSM-Dokumente zur Verfügung.

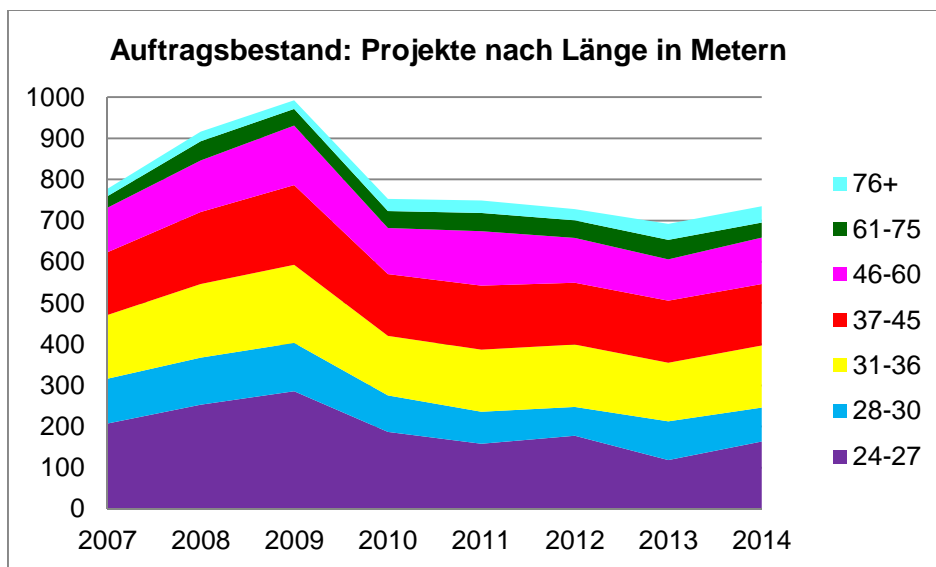
### **Entwicklungen im internationalen Yachtbau**

Die weltweite Entwicklung des Yachtmarktes stand im Jahr 2013, erstmals seit Beginn der Finanzkrise 2008 unter positiven Vorzeichen. Stärkste nationale Marktteilnehmer waren nach wie vor die traditionellen Herstellernationen wie Italien, die Niederlande oder die USA. Deutschland dominierte im Bereich der größten Mega-Yachten.

Folgt man der Entwicklung der Auftragseingänge und dem Umfang der internationalen Orderbücher im Bereich des Yachtbaus über 24 Meter, so lässt sich für das Jahr 2013 zum ersten Mal seit Ausbruch der weltweiten Finanzkrise ein eindeutiger Zuwachs der Nachfrage verzeichnen. So stieg in den von der Fachzeitschrift „Boats International“ erfassten Daten die Gesamtzahl der Ende 2013 bei 216 Yachtwerften vorliegenden Bauaufträge auf 735 Projekte. Zwar reichte dies immer noch nicht an die Höchstzahlen von 2008 mit über 992 Aufträgen heran, dennoch ist es eine signifikante Erholung im Vergleich zum niedrigen Niveau von 2012 mit nur 692 verzeichneten Aufträgen.

Am stärksten war diese Erholung im Bereich der Yachten bis zu 27 Metern. Im Vergleich zum Vorjahr konnten 45 zusätzliche Aufträge verbucht werden, was die stärkste positive Entwicklung seit Beginn der Krise darstellte.

Bemerkenswert war auch der in den letzten Jahren erfolgte Auftragsanstieg bei Yachten über 75 Metern. Dabei sind natürlich die längeren Bauzeiten sowie die aufwändigeren Ausstattungen bei solchen Projekten zu beachten. Dennoch zeigen die Zahlen einen eindeutigen, langfristigen positiven Trend in diesem Segment.



Quelle: Boat International

Bei der Analyse der **abgelieferten** Yachten im Jahr 2013 spiegelte sich jedoch noch keine Aufwärtsentwicklung wider. Basierend auf den Daten der Zeitschrift und dem Internetportal von „Superyacht Times“ wurden im vergangenen Jahr 124 Yachten ab 30m Länge abgeliefert mit einer Gesamttonnage von rund 84.000 GT und einer aufsummierten Schiffslänge von 5.737 Metern. Im Jahr 2012 waren es 149 Yachten mit einer Längensumme von 6.421 Metern und einer Tonnage von ebenfalls rd. 84.000 GT.

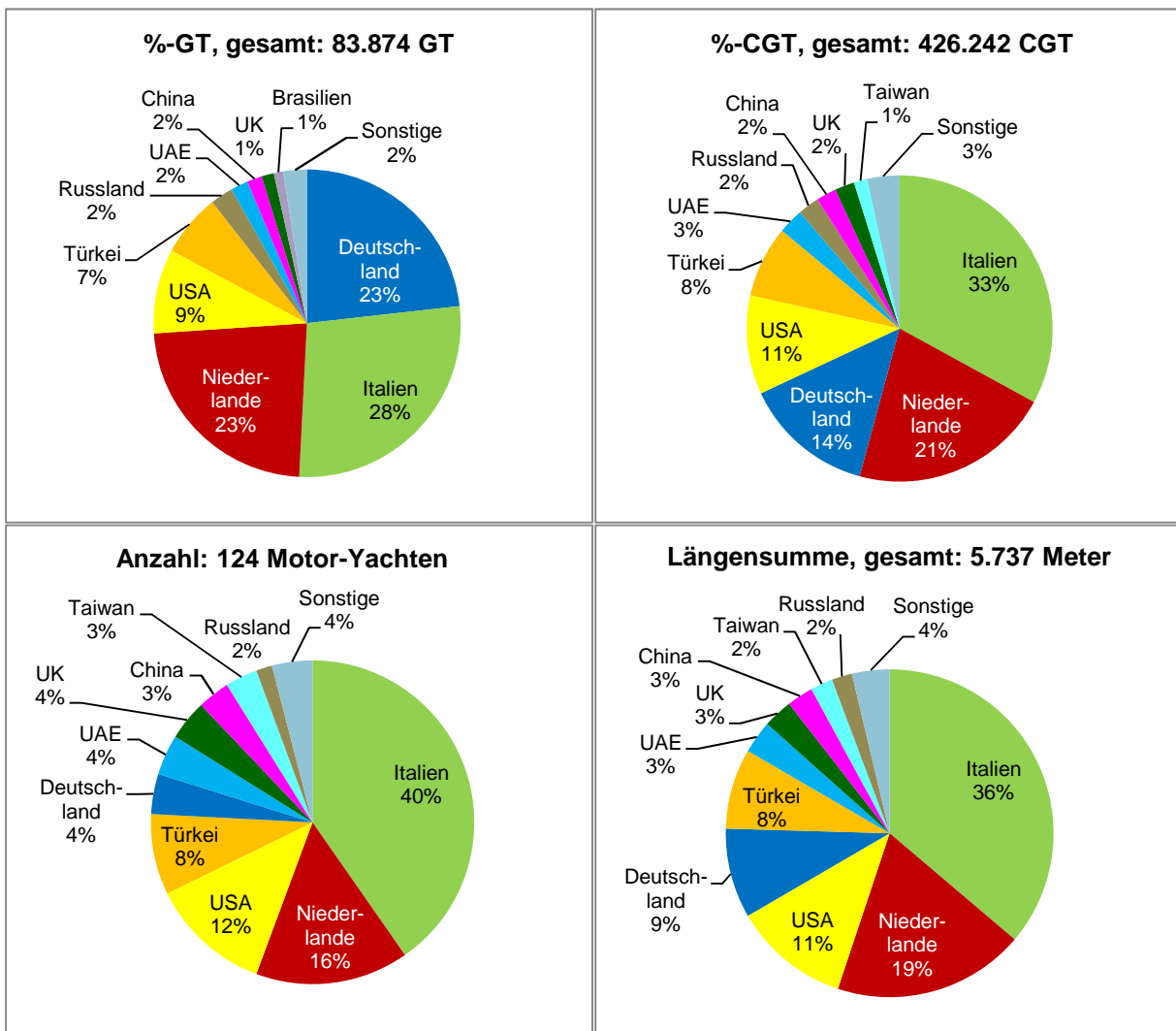
Gerade die deutschen Yachtbauer können offensichtlich vom Trend zu immer größeren Einheiten profitieren. So lag die Zahl der deutschen Ablieferungen von Yachten zwar nur bei fünf Einheiten, diese gehörten jedoch zu den 10 größten Einheiten und machten – gemessen in Grosstons – nahezu ein Viertel der gesamten Weltproduktion aus. Auch bei der gewichteten Bruttoreaumzahl (auf Basis der CGT-Formel für Passagierschiffe) von weltweit rd. 426.000 CGT standen die deutschen Yachtbauer mit einem Anteil von 14% damit an dritter Stelle unter den Bauländern. Rechnet man die Anteile Italiens, der Niederlande und Großbritannien hinzu, so entfallen 70% des Ablieferungsvolumens auf europäische Bauländer.



Die führende Position der deutschen Werften bei den größten Yachten spiegelt sich auch in der weltweiten Yachtenflotte wider. Von den größten 25 Yachten (110-180m Länge) wurden allein 17 Schiffe und damit mehr als Zweidrittel in Deutschland gebaut.

Verglichen mit der weltweiten Handelsschiffneubauproduktion von 38 Mio. CGT in 2013 würden die Yachten zwar nur einem Anteil von 1% entsprechen, auf Basis geschätzter Auftragswerte kann der Anteil jedoch größenordnungsmäßig mit rd. 9% beziffert werden.

**Ablieferungen von Yachten ab 30 Meter Länge nach Bauländern**



### Handelsschiffsneubau bei deutschen Werften in 2013 geringer als im Vorjahr

Ablieferungen und Auftragseingänge blieben 2013 hinter den Ergebnissen des Vorjahres zurück. Im vergangenen Jahr 2013 lieferten die deutschen Seeschiffswerften im Handelsschiffsneubau insgesamt 20 Schiffe ab mit rund 403.000 GBRZ im Wert von rd. 2,1 Mrd. EUR. Dazu zählten 4 RoRo-Frachter, ein LNG-Tanker, 6 Yachten, 2 Kreuzfahrtschiffe, 3 Küstenwachtschiffe, 2 Forschungsschiffe, 1 Rettungskreuzer und 1 Arbeitsboot für die Wasserstraßenverwaltung.

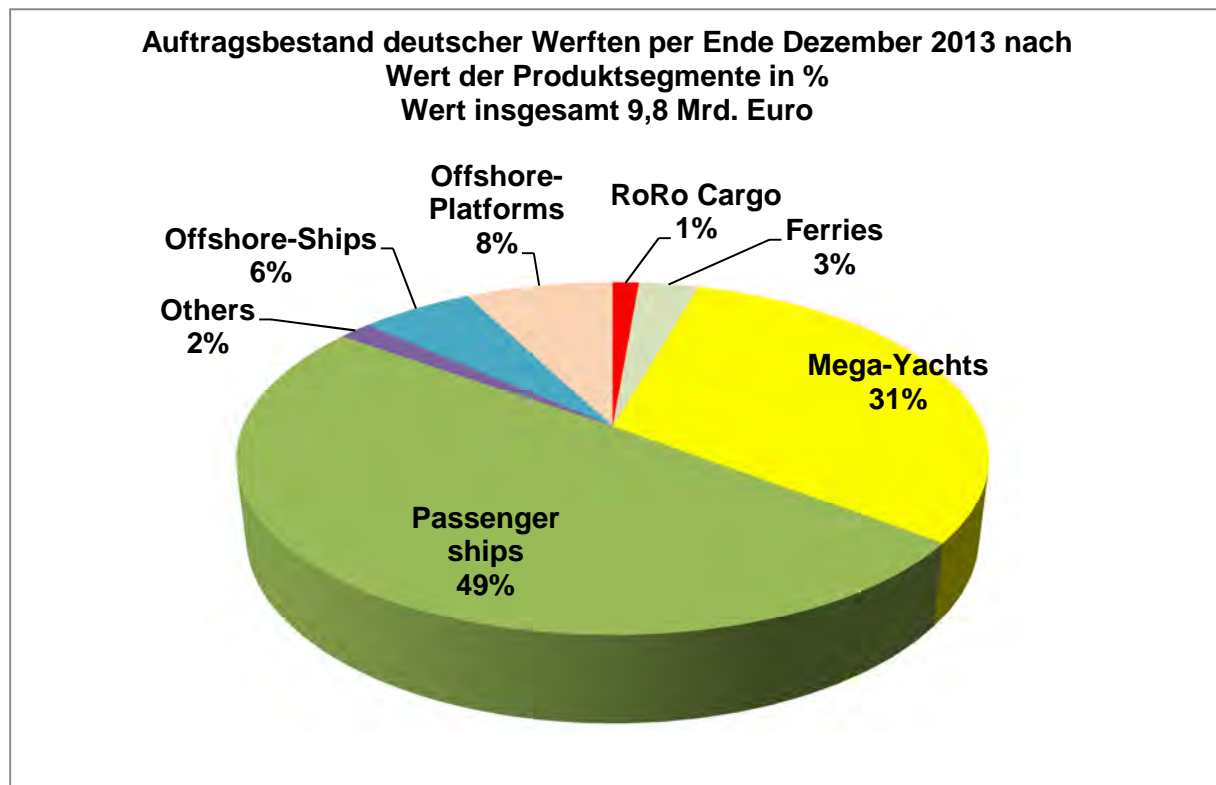
Schiffbauaufträge	2009	2010	2011	2012	2013
<b>ABLIEFERUNGEN</b>					
Anzahl	54	49	31	26	20
GT (1.000)	767	957	406	450	355
CGT (1.000)	733	975	442	519	403
Mio. EUR	2.618	4.657	1.989	2.665	2.051
<b>AUFTRAGSEINGÄNGE</b>					
Anzahl	20	24	28	18	14
GT (1.000)	43	629	472	445	374
CGT (1.000)	68	653	531	495	399
Mio. EUR	475	2.719	3.033	3.175	2.608
<b>AUFTRAGSBESTÄNDE (Ende der Periode)</b>					
Anzahl	106	74	71	55	49
GT (1.000)	1.870	1.416	1.479	1.407	1.451
CGT (1.000)	1.933	1.538	1.625	1.527	1.542
Mio. EUR	9.644	7.356	8.407	8.513	9.097

Im gleichen Zeitraum wurden 14 neue Schiffbauaufträge mit 399.000 GBRZ im Wert von 2,6 Mrd. EUR hereingenommen. Zusätzlich wurde ein Auftrag zum Bau einer großen Plattform für Offshore-Windparks gebucht. Im Jahr 2013 wurde jedoch auch ein Auftrag für eine kleinere Offshore-Plattform storniert.

Die Auftragsbestände umfassten per Ende Dezember 2013 insgesamt 49 Schiffe mit rund 1,5 Mio. GBRZ im Wert von rund 9,1 Mrd. EUR, davon entfielen rund 98 % auf Aufträge aus dem Ausland. Darunter befanden sich 3 RoRo-Frachter, 7 Fähren, / Kreuzfahrtschiffe, 17 Yachten, 3 Rettungskreuzer, 4 Schlepper, 3 Forschungsschiffe, 2 Schiffe zur Errichtung und Wartung von Offshore-Windparks, 1 Pipeline-Verleger, 1 Ölunfallbekämpfungsschiff sowie 1 Küstenstreifenboot.

Darüber hinaus lagen 7 Aufträge für den Bau von Plattformen und Anlagen für die Offshore-Windindustrie im Wert von rd. 743 Mio. EUR vor, die ebenfalls einen beträchtlichen Beitrag zur Sicherung der Beschäftigung an mehreren Wertstandorten

leisten. Einschließlich der Plattformen umfasste der Auftragsbestand der Werften insgesamt ein Volumen von rd. 9,8 Mrd. EUR.



Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes umfassten die Gesamtumsätze aller Schiff- und Bootsbauwerften (einschl. Marineschiffbau, Reparaturen, Umbauten, Binnenschiffbau etc.) im Jahr 2013 insgesamt 5,0 Mrd. Euro. Das entsprach einem geringen Rückgang um rd. 1% gegenüber dem Jahresergebnis von 2012. Der Exportanteil am Umsatz stieg auf 75%.

Die Zahl der direkten Werftbeschäftigten (Betriebe mit 50 Beschäftigten und mehr) wurde im Dezember 2013 mit rd. 16.900 Personen ausgewiesen. Dies stellte einen Zuwachs um 5% gegenüber Dezember 2012 dar. Im Jahresdurchschnitt ergab sich jedoch ein Rückgang um 7% im Vergleich zu 2012 auf rd. 16.700 Beschäftigte. Dieser wurde insbesondere durch die Insolvenz eines größeren Werftunternehmens ausgelöst. Da für zwei insolvente Werftbetriebe neue Investoren gefunden wurden, kann davon ausgegangen werden, dass sich die Beschäftigtenzahlen bei den Werften wieder etwas erhöhen.

Weitere statistische Angaben stehen im VSM-Intranet ([www.vsm.de](http://www.vsm.de)) zur Verfügung oder können beim Verband angefordert werden.



**Bundesministerium für Wirtschaft und Energie unterstützt KMU bei der Markterschließung – Schiffbau und Meerestechnik erneut gut positioniert**

Das BMWi-Markterschließungsprogramm soll kleinen und mittleren Unternehmen den Einstieg in neue Märkte erleichtern und zu weiteren Erfolgen der Exporttätigkeit dieser Zielgruppe führen. Es besteht aus fünf Projektmodulen (Informationsveranstaltungen, Markterkundung, Geschäftsanbahnung, Einkäufer- und Informationsreisen). Das Programm ist für Fachthemen mit unterschiedlichen Branchenschwerpunkten ausgerichtet. Weitere Informationen unter:

<http://www.bafa.de/bafa/de/wirtschaftsfoerderung/markterschliessungsprogramm/index.html>

Der VSM und andere Fachverbände sind aufgrund ihrer umfassenden Marktbeobachtungen und Branchenkenntnisse wichtige Antragsteller, Ansprechpartner und Multiplikatoren für das Markterschließungsprogramm. In diesem Sinne konnte der VSM bereits 2013 Reisen nach Malaysia/Singapur und St. Petersburg/Russland initiieren. Auch für das geplante Programm 2014 hat der VSM erneut seinen Einfluss geltend gemacht und konnte die Interessen der Schiffbau- und meerestechnischen Industrie erfolgreich positionieren.

Das BMWi hat nunmehr für das **Programm 2015** um Hinweise und Anregungen für länder- und regionsspezifische Exportfördermaßnahmen im Rahmen des Markterschließungsprogramms gebeten. **Wir wären unseren Mitgliedsfirmen sehr dankbar, wenn Sie uns bis zum 11. April 2014 entsprechende Vorschläge mitteilen würden, die wir dann gebündelt an das BMWi weiterleiten können.**

In diesem Zusammenhang möchten wir auch auf die Förderungen durch das **Auslandsmesseprogramm** hinweisen, und bitten ebenfalls um Vorschläge für nationale Pavillons bei maritimen Messen. Nur mit Unterstützung unserer Mitglieder können wir die Exportfördermöglichkeiten für unsere Branche zielgerichtet nutzbar machen.

Nach derzeitigem Stand finden in 2014 bzw. Anfang 2015 voraussichtlich vier geförderte Veranstaltungen/Reisen mit deutlichem Bezug zu Schiffbau und Meerestechnik statt:

- **Brasilien – Geschäftsanbahnungsreise für deutsche Unternehmen der Schiffbau- und Offshore-Industrie**

Reisedatum: 02.-06.06.2014.

Die durch das Markterschließungsprogramm des Bundeswirtschaftsministeriums geförderte Geschäftsanbahnungsreise richtet sich primär an kleinere und mittlere Unternehmen (KMU) mit Branchenschwerpunkten in der Schiffbau- und Offshore-Industrie. Im Programm sind individuell vorbereitete Erstkontaktgespräche und eine Präsentationsveranstaltung in Rio de Janeiro vorgesehen, im Anschluss finden weite-

re Kontaktveranstaltungen in den Offshore-Industriezentren Porto Alegre und Rio Grande im Süden des Landes statt. Durchführungsorte: Rio de Janeiro, Porto Alegre, Rio Grande. Informationen/Anmeldung:

<http://www.enviacon.com/website/index.php?id=420>

- **Russland - Geschäftsanbahnungsreise für deutsche Unternehmen aus der Schiffbau- und Offshore-Industrie**

Zeitpunkt: 2014 - Branchenschwerpunkte: Maschinen- und Anlagenbau, Transport und Verkehr, Schiffbau und meeresstechnische Industrie. Mögliche(r) Durchführungsorte(e): Nischni Nowgorod, St. Petersburg, Severodvinsk.

- **Vietnam - Markterkundungsreise für deutsche Unternehmen aus Schiffbau und Meerestechnik**

Zeitpunkt: März 2015, in Verbindung mit Messe INMEX - Branchenschwerpunkte: Transport und Verkehr, Maschinen- und Anlagenbau, Schiffbau und meeresstechnische Industrie. Mögliche(r) Durchführungsort(e): Südliche Küstenregion, Ho-Chi-Minh-Stadt.

- **Region Südostasien, Malaysia, Philippinen - Informationsveranstaltung zu Marktentwicklung, Geschäftschancen und Rahmenbedingungen für deutsche Unternehmen aus Schiffbau, Meerestechnik und maritimer Wirtschaft**

Zeitpunkt: 2014 - Branchenschwerpunkte: Transport und Verkehr, Maschinen- und Anlagenbau, Fahrzeuge, -zubehör, Schiffbau und meeresstechnische Industrie. Durchführungsort: Deutschland.

Zudem finden voraussichtlich folgende Veranstaltungen/Reisen, zumindest mit Beteiligungspunkten zu Schiffbau und Meerestechnik, statt:

- **Turkmenistan - Markterkundungsreise deutscher Unternehmen mit Fokus auf Maschinenbau, Baustoffindustrie, Zulieferer der Öl- und Gasindustrie, Umwelttechnik**

Zeitpunkt: 2014 in Verbindung mit 4. Tag der Deutschen Wirtschaft in Turkmenistan - Branchenschwerpunkte: Maschinen- und Anlagenbau, Baustoffindustrie, Zulieferer der Öl- und Gasindustrie. Durchführungsort: Turkmenistan.



- **Mexiko - Informationsveranstaltung für deutsche Zulieferunternehmen zu Marktentwicklung, Geschäftschancen und Rahmenbedingungen der Erdöl- und Erdgasindustrie**

Zeitpunkt: 2014 - Branchenschwerpunkte: Bergbau/Rohstoffe, Maschinen- und Anlagenbau. Durchführungsort: Deutschland.

- **Libyen - Informationsveranstaltung für deutsche Unternehmen zu Marktentwicklung, Geschäftschancen und Rahmenbedingungen im Bereich Transport und Verkehr**

Zeitpunkt: 2014 - Branchenschwerpunkt: Transport, Verkehr. Durchführungsort: Deutschland.

- **Singapur - Geschäftsanbahnungsreise für deutsche Unternehmen mit Fokus auf Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten**

Zeitpunkt: 2014 - Branchenschwerpunkte: Forschung, Entwicklung. Durchführungsort: Singapur.

- **Sri Lanka - Informationsveranstaltung für deutsche Unternehmen zu Marktentwicklung, Geschäftschancen und Rahmenbedingungen im Zuge des Ausbaus der Infrastruktur sowie des Logistiksektors**

Zeitpunkt: 2014 - Branchenschwerpunkte: Infrastruktur, Logistik, Distribution, Produktion. Durchführungsort: Deutschland.

### **BMWl Markterschließungsprogramm 2013 - Ergebnisbericht zur Markterkundungsreise nach Malaysia**

Im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi) haben die AHK Malaysia und die AHK Singapur in Kooperation mit dem deutschen Projektpartner foreign markets consulting eine Markterkundungsreise für die Zielbranche "Schiffbau, Meerestechnik, Werften und Offshore-Zulieferindustrie" vom 06. bis 11. Oktober 2013 nach Malaysia und Singapur durchgeführt. Die Reise wurde durch das BMWi finanziell gefördert und fand im Rahmen des Markterschließungsprogramms 2013 statt. Die Reise war vom VSM beantragt worden.

Zielgruppe dieses Projekts waren kleine und mittelständische deutsche Unternehmen, die daran interessiert sind, die malaysische als auch die singapurische maritime Industrie zu erkunden und erste Kontakte und Netzwerke zu erschließen. Nach ei-





nem Briefing zum Wirtschaftsstandort und zum Markt für Schiffbau, Meerestechnik und Offshore-Zulieferindustrie in Singapur hatten die dreizehn Delegationsteilnehmer am ersten Tag die Möglichkeit, die Großwerft von Keppel Corporation zu besichtigen und Gespräche mit Vertretern der Geschäftsführung über die Potenziale einer Zusammenarbeit zu sprechen. Am Nachmittag fand eine Networking-Veranstaltung in den Räumen der AHK Singapur statt, an der zahlreiche potenzielle Geschäftspartner und Netzwerkvertreter teilnahmen.

Am folgenden Tag stand die Besichtigung der Werft der Sembcorp Marine in Singapur auf dem Programm der Delegation bevor es anschließend mit dem Bus nach Kuala Lumpur ging. Dort fand am nächsten Tag ein Markteintrittsseminar statt, in dem die Teilnehmer auf das Land und die themenspezifischen Schwerpunkte im Bereich der maritimen Industrie vorbereitet wurden. In Zusammenarbeit mit der Association of Marine Industries of Malaysia (AMIM) fand im Anschluss hieran ein „Marine Roundtable“ mit über 30 lokalen Unternehmens- und Verbandsvertretern statt. Innerhalb der gesamten Woche wurden zahlreiche bedeutende Unternehmen und Werften des Landes besucht und wichtige Kontakte geknüpft.

Die rege Teilnahme ist ein Indiz für das Interesse der deutschen Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie an den Zielländern. Singapur, seit Generationen als weltgrößter logistischer Umschlagspunkt mit entsprechenden Hafen- und Werftkapazitäten, ist und bleibt von großem Interesse. Als besonders interessant für die deutschen Teilnehmer erwies sich Malaysia; ein Land, welches nicht immer in der ersten Linie der Aufmerksamkeit stand. Malaysia verfügt mit seinen beiden Häfen, die im letzten Jahr mehr Containerumschlag als Hamburg und Bremerhaven abwickelten, über ein großes Potenzial. Für die Delegation noch relevanter ist Malaysias maßgebliches Potenzial in der Schiffbau- und Zuliefererindustrie.

Die besondere Teilnehmerkomposition, eine gute Mischung aus kleinen und mittelständischen Unternehmen, eine geringe Anzahl an größeren Unternehmen, sowie die Vielfalt der Tätigkeitsschwerpunkte von Werftvertretern, Systembereitstellern und Komponentenlieferanten, Produzenten als auch Händlern, trugen zum Erfolg des Projektes bei. Die Verschiedenheit und das weitläufige Erfahrungspotenzial der Teilnehmer kamen insbesondere Teilnehmer von den kleinen und mittelständischen Unternehmen zu Gute und wurden von diesen im Rahmen der Bewertung der Reise hervorgehoben. Die Reise wurde durch das BMWi politisch begleitet, was insbesondere bei den Gesprächen mit den Partnern in Singapur und Malaysia positiv bewertet wurde.

Eine Kontaktliste der Fachverbände in Malaysia und Singapur kann beim VSM angefordert werden. Weiteres Hintergrundmaterial zur Reise steht unter folgender Internetadresse zur Verfügung:

<https://www.dropbox.com/sh/q3iycv3o5jdr3ey/6LqplEg8dl>



### Informationsveranstaltung über die Philippinen

Die Botschaft der Philippinen in Berlin möchte den Mitgliedern des VSM im Rahmen einer Informationsveranstaltung in Hamburg über die wirtschaftliche Entwicklung und die Geschäftsmöglichkeiten des Landes sowie über die Schiffbauindustrie berichten und Kontakte mit interessierten Unternehmen knüpfen. Dabei soll insbesondere auch auf das Beschaffungswesen der Regierung und dessen Anforderungen im Bereich Maritime Wirtschaft und Marine eingegangen werden, das über offene internationale Ausschreibungsverfahren durchgeführt wird.

Die Regierung plant in den nächsten 15 Jahren Beschaffungen in der Höhe von 6 Milliarden Euro um die Sicherheits- und Verteidigungsfähigkeit der Philippinen zu erneuern. Das Land wird im Juli 2014 in Manila auch Gastgeber der ersten asiatischen Verteidigungs- und Sicherheitskonferenz sein.

Da die Wirtschaft weiterhin wächst, werden die Philippinen sogar noch größere Privatinvestitionen im Bereich maritimer Logistik, Infrastruktur, Material und Dienstleistungen benötigen. Die Philippinen sind ein Archipel von 7.100 Inseln mit nahezu 100 Millionen talentierten und lebensfrohen Einwohnern und einer dynamisch wachsenden Wirtschaft.

Zeitlich könnte die Informationsveranstaltung Ende Mai ggf. am Nachmittag des 26. Mai nach unserer Mitgliederversammlung durchgeführt werden. **Interessierte VSM Mitgliedsunternehmen werden gebeten, uns umgehend ihre Bereitschaft zur Teilnahme mitzuteilen (Bitte bis zum 11. April 2014 per E-Mail an pietschmanner@vsm.de).**

#### **Hintergrundinformation:**

Die Philippinen gehören zu den fünf wichtigsten Schiffsbauländern der Welt, insbesondere nachdem sich einige Global Players unter den Werften und Reedereien wie Hanjin (Korea), Tsuneishi (Japan) und Keppel (Singapore) angesiedelt hatten. Mit der wachsenden Anzahl von ausländischen Investitionen wird dieser bedeutende Sektor weiter wachsen. Auch Austal, ein australischer Hersteller, der für spezielle Aluminium-Designs und -Konstruktionen sowie für spezielle Yachten und Marineschiffe bekannt ist, hat als neuester Investor Anfang 2012 in den Zentral-Philippinen die Produktion aufgenommen.

Zunehmend werden in den Philippinen größere Schiffe wie Frachter, Tanker, Containerschiffe und Fähren, von teilweise bis zu 320.000 Tonnen Tragfähigkeit, gebaut. Die Branche beschäftigt 45.000 Menschen, 70% davon hochqualifizierte, gelernte Arbeitskräfte. Am Höhepunkt globaler Nachfrage 2010 setzten philippinische Produzenten 404 Mio. Dollar von einem geschätzten weltweiten Bedarf von 106 Mrd. US-Dollar um. Damals produzierten die Philippinen 108 Schiffe mit insgesamt 7 Mio



TDW. Im Jahre 2012 exportierten die Philippinen Schiffe im Wert von 1,08 Mrd. US-Dollar. Ein weiteres Wachstum in diesem Exportmarkt wird prognostiziert.

Es ist die Mischung der richtigen Zutaten, die die Philippinen zu einem optimalen Ort für den Schiffbau machen. Erstens verfügen die Philippinen über gut ausgebildete Arbeitskräfte. So gibt es z.B. 100.000 gelernte Schweißer im Land. Ebenso gibt es ausreichend kompetentes Personal aus den Bereichen Management, Verwaltung und Technik. Zweitens, als Archipel mit mehr als 7.000 Inseln gibt es große Flächen zur Errichtung von Werften. Drittens fördern spezielle philippinische Gesetze die Entwicklung von Industrie durch steuerliche und andere Anreize, insbesondere durch das Board of Investment und die Philippine Zone Authority.

Weltweit stammen 350.000 zum Großteil hochqualifizierte Seefahrer aus den Philippinen. Das entspricht rund einem Drittel aller Seefahrer - mehr als aus jedem anderen Land der Welt.

Auch die Anzahl und Qualität lokaler Schiffbauer wächst auf den Philippinen. Herma, GenSan und Colorado Cebu sind nur einige Beispiele philippinischer Produzenten hochmoderner Tanker, Passagier- und Frachtschiffe. Die Regierung ist zuversichtlich, dass lokales Knowhow und Ressourcen wachsen, in den Wettbewerb treten und sich durchsetzen werden.

### **Auslandsmesseprogramm 2014 des AUMA**

#### **Wirtschaftsministerium unterstützt deutsche Aussteller auf 255 Messen**

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) plant in diesem Jahr 255 Messebeteiligungen, darunter 25 Erstbeteiligungen.

Dies ist Ergebnis der Frühjahrs- und Herbstsitzungen des Arbeitskreises für Auslandsmessebeteiligungen beim AUMA (Ausstellungs- und Messe-Ausschuss der Deutschen Wirtschaft) unter Beteiligung des VSM in Berlin.

Die Auswahl vorgesehener Veranstaltungen erfolgt auf Vorschlag der am Außenhandel interessierten Wirtschaftsorganisationen, der deutschen Auslandshandelskammern, der deutschen diplomatischen Vertretungen sowie der beteiligten Bundesministerien und des AUMA.

Im Arbeitskreis für Auslandsmessebeteiligungen beim AUMA, dem die Verbände - darunter auch der VSM - und Spitzenorganisationen der deutschen Wirtschaft, die zuständigen Bundesministerien und einige weitere Einrichtungen der Bundesregierung angehören, wird das Auslandsmesseprogramm des BMWi zwei Mal jährlich be-



raten. Durch die Einbindung insbesondere der Branchenfachverbände ist das Programm besonders nachfrage orientiert.

**Wir bitten daher unsere Mitgliedsfirmen, uns bis zum 11. April 2014 Vorschläge und Hinweise zur Aufnahme weiterer Messen und/oder Anregungen, bzw. Kritik zu den vorgeschlagenen Messen mitzuteilen (an Frau Kathrin Ehlert-Larsen: [ehlert-larsen@vsm.de](mailto:ehlert-larsen@vsm.de)).**

### **Schiffbau- und Meerestechnikmessen 2014**

Aus dem Bereich Schiffbau- und Meerestechnik wurden für 2014 durch den VSM folgende Messen vorgeschlagen und in das Auslandsmesseprogramm aufgenommen:

- Seatrade Cruise Shipping, Miami (10.03. – 13.03.2014)
- SEA JAPAN, Tokio (09.04. – 11.04.2014)
- OTC, Houston (05.05. – 08.05.2014)
- Fort Lauderdale International Boat Show (30.10. – 03.11.2014)

### **Deutsche Gemeinschaftsbeteiligungen**

Der größte Teil der Bundesbeteiligungen wird in Form von Firmengemeinschaftsausstellungen, sogenannten German Pavilions durchgeführt an denen sich deutsche Unternehmen zu günstigen Bedingungen beteiligen können. Insbesondere kleinen und mittelständischen exportorientierten Unternehmen bieten die German Pavilions Unterstützung für ihren Eintritt in Märkte außerhalb Europas.

### **Leistungen**

Durch den gemeinschaftlichen Auftritt und eine einheitliche Rahmgestaltung unter der Dachmarke „made in Germany“ wird eine möglichst geschlossene Präsentation von Erzeugnissen aus Deutschland erreicht. Die ausstellenden Unternehmen können gegen Kostenbeteiligung folgende Leistungen in Anspruch nehmen:

- Betreuung durch deutsche Messeexperten (Durchführungsgesellschaft) im Inland und am Messeort
- Überlassung der Ausstellungsfläche
- Allgemeine Standgestaltung
- Beleuchtung bzw. Stromanschluss im Stand
- Einheitliche Standbeschriftung
- Weitere messespezifische Begleitmaßnahmen und Services

### **Länderranking**

Der Gesamtetat für das dieses Jahr umfasst 42,5 Mio. Euro. Die wichtigsten Zielregionen im Programm 2014 bleiben Süd-Ost- und Zentralasien und die europäischen Länder außerhalb der Europäischen Union. Im Länderranking nach Programmaufnahmen steht China (55) jetzt deutlich vor Russland (41). Es folgen USA (22), VAE



---

INFORMATIONEN ZUM SCHIFFBAU UND ZUR MEERESTECHNIK

---

1/14

(21) und Indien (19). Türkei (13) und Japan (10) gehören zu den im AMP 2014 ebenfalls stark vertretenen Ländern. Brasilien liegt nach einem Zwischenhoch in 2011 und 2012 wieder im einstelligen Bereich (8 Beteiligungen).

Die Auswahl aller Messen im Auslandsmesseprogramm 2014 ist in der Messedatenbank des AUMA veröffentlicht und kann abgerufen werden unter:

[www.auma.de/Messedatenbank/Auslandsmesseprogramme](http://www.auma.de/Messedatenbank/Auslandsmesseprogramme).

## 2. Technik, FuE, Vorschriften

### Informationen der Normenstelle Schiffs- und Meerestechnik (NSMT)

Die NSMT teilt uns mit, dass folgende neue Normen in der Zeit von Januar bis April 2014 erschienen sind bzw. erscheinen:

- E DIN 81405:2014-01 Türhaken und zugehörige Öse
- DIN 85031:2014-02 Schiffe und Meerestechnik — Stahlkompensatoren
- DIN 86066:2014-02 Stahlguss-Einschweißkrümmer für Rückschlagklappen — DN 50 bis DN 150, Flanschanschluss nach PN 10
- DIN 86072-1:2014-03 Abgasleitungen auf Schiffen — Flachdichtungen — Teil 1: Für Flanschverbindungen schwerer Ausführung
- E DIN 87151:2014-04 Grauguss-Grobfilter — DN 40 bis DN 200, Nenndruck 2,5 — Zusammenstellung und Anschlussmaße
- E DIN 87152-1:2014-04 Grauguss-Grobfilter — Teil 1: Gehäuse, Durchgangform
- E DIN 87152-2:2014-04 Grauguss-Grobfilter — Teil 2: Gehäuse, Eckform
- E DIN 87153:2014-04 Grauguß-Grobfilter — Deckel
- E DIN 87154:2014-04 Grauguss-Grobfilter — Siebkörbe
- E DIN 87155:2014-04 Grauguss-Grobfilter — Dichtringe
- DIN EN 12496:2014-02 Galvanische Anoden für den kathodischen Schutz in Seewasser und salzhaltigem Schlamm; Deutsche Fassung EN 12496:2013
  
- E DIN EN ISO 6218:2014-04 Fahrzeuge der Binnenschifffahrt — Handbetätigte und kraftbetriebene Spannvorrichtungen für Drahtseilverbindungen von Schub- und Koppelverbänden — Sicherheitsanforderungen und Hauptmaße (ISO/DIS 6218:2014); Deutsche Fassung prEN ISO 6218:2014

Die genannten Normen können bezogen werden bei:

Beuth Verlag GmbH  
Burggrafenstraße 6  
10787 Berlin

Tel.: 030 / 2601 - 2260  
Fax: 030 / 2601 - 1260  
<http://www.din.de/beuth>



### Förde Korrosionsschutz GmbH

Die Förde Korrosionsschutz GmbH wurde im Juni 2010 von den beiden jetzigen Geschäftsführern Christian Petschke und Andreas Biermann sowie Manfred und Detlef Krebs als neues Mitglied der Krebs Unternehmensgruppe gegründet.

Bereits nach kurzer Zeit konnte an der Flensburger Förde ein Rahmenvertrag mit der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft über Konservierungsarbeiten geschlossen werden. Im Rahmen dieser Kooperation konnten bereits 4 RoRo-Schiffe für eine irische Reederei, 3 RoRo-Schiffe für türkische Kunden, 1 ConRo-Schiff für eine kanadische Reederei sowie ein Heavy-Lift-Schiff für einen holländischen Kunden abgearbeitet werden. Zurzeit sind in Flensburg weitere 4 Schiffe in verschiedenen Stadien in Arbeit, darunter zwei anspruchsvolle Seismic-Schiffe.

Eher zufällig kam die Förde Korrosionsschutz GmbH zu einem weiteren Standort, an dem Konservierungsarbeiten ausgeführt werden. Im Sommer 2012 stellte sich die Frage, ob man nicht kurzfristig das größte bisher in Deutschland gebaute Offshore-Windkrafterrichterschiff, die MV „Aeolus“ in Angriff nehmen wollte. Die Herausforderung wurde angenommen und nach wirklich harten und komplizierten Monaten konnte die „Aeolus“ vor wenigen Tagen die J.J. Sietas KG in Hamburg-Neuenfelde verlassen. Bis auf den großen Gittermast wurde das gesamte Schiff von den Mitarbeitern der Förde Korrosionsschutz GmbH gestrahlt und beschichtet.





---

## MITGLIEDER STELLEN SICH VOR

---

1/14

An Bord befindet sich auch ein Offshore-Kran mit einer Tragfähigkeit von 900 t, der von der TTS NMF GmbH in Hamburg-Neuenfelde geliefert wurde. Auch dieser und weitere Kräne an Bord wurden von uns beschichtet, woraus sich eine längere Kooperation mit diesem Kunden ergeben hat.

Am Standort Emden werden kontinuierlich Teile von Windkraftanlagen gestrahlt und gereinigt. Aus der eher zufälligen Frage unseres Flensburger Kunden „Macht Ihr eigentlich auch Decksbeläge?“ ergab sich ein Auftrag zur Beschichtung der Außen-decks des neuen Einsatzgruppenversorgers der Bundesmarine „Bonn“, die in Emden während der Neubauphase des Schiffes abgearbeitet wurden.

Ein weiteres wichtiges Standbein war von Anfang an die Ausführung von Korrosionsschutzarbeiten an Schiffen der Bundesmarine. So konnte bereits zwei Monate nach Firmengründung die Generalinstandsetzung der Fregatte „Emden“ auf der Lloydwerft in Bremerhaven in Auftrag genommen werden.

Seit einigen Tagen werden diese Arbeiten vom Standort Wilhelmshaven aus koordiniert, an dem in der Loggerstr. 8 ein neues Gebäude bezogen werden konnte. Hier werden z.Zt. in enger Kooperation mit der Robert Krebs KG und anderen Gruppenfirmen diverse Reparaturaufträge abgearbeitet, darunter eine Generalinstandsetzung der Fregatte „ Sachsen“ für die Bundesmarine. Zu den Arbeiten gehören sämtliche Dienstleistungen rund um die Konservierung, zum Beispiel auch das Absaugen von Tanks mit Sauge-LKW und Reinigungsarbeiten.

In der Loggerstraße soll mittelfristig in eine moderne Strahl-und Lackierkabine investiert werden, um Klein-und Anbauteile sowie sonstige Bauteile vor Ort in Wilhelmshaven konservieren zu können.

Als Mitglied der Unternehmensgruppe Krebs ([www.krebsgruppe.de](http://www.krebsgruppe.de)) ergeben sich für die Kunden vielfältige Möglichkeiten, die extrem flexibel bei der Bewältigung von Terminarbeit oder „kniffligen“ Fällen genutzt werden.

So fragte ein Wilhelmshavener Kunde nach der eiligen Konservierung von Edelstahl-Komponenten eines Antriebsystems. Diese Aufgabe wurde gelöst, indem die Bauteile nach Wismar zu den Kollegen von der Wismarer Korrosionsschutz GmbH transportiert wurden, wo ein Spezialist die Beschichtung der sensiblen Bauteile übernahm. Mit eigenen LKW wurde der Rücktransport zum Kunden vorgenommen.

Ein weiteres Beispiel für die Kooperation stellt die „Aeolus“ dar, die momentan zur Endfertigstellung auf der Lloydwerft in Bremerhaven liegt.



---

## MITGLIEDER STELLEN SICH VOR

---

1/14

Da der Kunde eventuelle weitere Beschichtungsarbeiten aus einer Hand wünscht, werden wir den Kontakt zu unseren Kollegen von der Rostocker Korrosionsschutz GmbH herstellen, die in Bremerhaven an verschiedenen Standorten Korrosionsschutzarbeiten ausführen.

### **Förde Korrosionsschutz GmbH**

Großmoorbogen 11 b  
21079 Hamburg



Tel./Fax: 040 / 33 39 51 01

Geschäftsführer:

Andreas Biermann  
Mob.: 0176 / 12 12 21 25  
[a.biermann@krebsgruppe.de](mailto:a.biermann@krebsgruppe.de)

Loggerstr. 8  
26386 Wilhelmshaven

Geschäftsführer:

Christian Petschke  
Mob.: 0176 / 12 12 21 26  
[c.petschke@krebsgruppe.de](mailto:c.petschke@krebsgruppe.de)

Großmoorbogen 11 b  
21079 Hamburg

### **G+H Marine GmbH – ganzheitliches Projektmanagement bei Isolierung, Innenausbau und HVAC in Offshore und Schiffbau von Anfang bis Ende**

Die G+H Marine engagiert sich in den Bereichen Offshore und Schiffbau rund um Isolierung, Innenausbau, Klima- und Lüftungstechnik. Die Projektmanager setzen maßgeschneiderte Lösungen für Offshore-Plattformen, Yachten, Fähr- und Fahrgastschiffe sowie Handels-, Marine- und Spezialschiffe jeglicher Art um. Dabei begleitet ein zentraler Ansprechpartner die gesamte Prozesskette vom Briefing über die Projektleitung, Planung (Engineering) bis zur Bauleitung, Montage, Ein-/Umbau oder Reparatur. Dies bedeutet nicht nur, dass keine Informationen im Prozess verloren gehen. Es sind klare Zuständigkeiten sichergestellt, der Kunde weiß jederzeit, an wen er sich wenden kann. Er erhält alles aus einer Hand und kann sich ganz auf seine eigentlichen Ziele konzentrieren.

Als weltweit tätiger Dienstleister mit mehr als 80 Jahren Erfahrung setzt die G+H Marine von jeher auf Qualität und Sicherheit: zwei Grundprinzipien, die sich auch in den Zertifizierungen nach DIN ISO 9001: 2008, SCCP und der Offshore Qualifizierung nach BOSIET widerspiegeln.



---

## MITGLIEDER STELLEN SICH VOR

---

1/14

Kernkompetenz der Mitarbeiter ist die professionelle Projektsteuerung, um für den Kunden effiziente und individuell auf seine Bedürfnisse zugeschnittene Lösungen sicher zu stellen. Dafür betrachten die Ingenieure das Gesamtsystem Schiff, gehen die relevante Vorschriftenlage sowie Eigner-Regeln durch und entwickeln dann wirklich kundenorientierte Individuallösungen: effizient, leicht und stets mit dem Augenmerk auf optimalen Umweltbedingungen in den Räumen. So werden Vorschriften und Eigner-Regeln nicht nur eingehalten, sondern das Ergebnis kundenspezifisch optimiert.

Dabei endet die Dienstleistung selbstverständlich nicht in der Planung und Ausführung – wo nötig, entwickeln die engagierten Mitarbeiter teilweise in Zusammenarbeit mit langjährig bewährten Herstellern eigene Lösungen, neue Materialien oder Konstruktionen, die z.B. zur Gewichtsersparnis beitragen. Dies ist nur möglich, weil die interne Zusammenarbeit so aufgebaut ist, dass jeder Mitarbeiter seine individuellen Stärken einbringt: Vielfach langjährige Erfahrung gepaart mit individuellem Spezialwissen. Und so wundert es dann auch nicht, dass G+H Marine Maßstäbe im Markt setzt. Ein Beispiel für einen selbst entwickelten Standard ist die europaweit zum Patent angemeldete formaldehydfreie Isolierung bei Abgassystemen. Diese muss selbstverständlich vielerlei Vorschriften (Brandschutz, Klima im Raum, Schallschutz, Vibrationsschutz, usw.) entsprechen und war eine echte Herausforderung an die Kreativität der umsetzenden Ingenieure.

Ein weiterer Vorteil der Zusammenarbeit verschiedener Experten unter einem Dach: Das nötige Wissen zu speziellen Themen, wie z.B. Klimatisierung, Rohrleitungssysteme und Elektroinstallationen ist jederzeit auf kurzen und schnellen Wegen abrufbar und alle Eventualitäten können berücksichtigt werden. Das macht das Projektmanagement sehr flexibel und dadurch effizient. So bleibt Raum, etwaige Designvorgaben kreativ umzusetzen und das Beste aus jedem Projekt zu machen.

„Wir arbeiten lösungsorientiert bis zur Selbstaufgabe“ fasst Mirko Schneider, Geschäftsführer der G+H Marine GmbH, diesen Ansatz zusammen und Rainer Nitzsche, Bereichsleiter Innenausbau ergänzt: „Wir stehen zu dem, was wir tun – auch bis zum bitteren Ende!“ und Thorsten Bahde, Bereichsleiter Isolierung, beendet die Beschreibung mit „Das wichtigste dabei ist unsere Gewissenhaftigkeit und Zuverlässigkeit!“.

Die drei wissen, wovon sie reden: Mirko Schneider ist seit 20 Jahren im Geschäft, rund dreiviertel dieser Zeit im Schiffbau, zuvor im Chemie- und Kraftwerkanlagenbau. Er leitete europaweit Großprojekte mit Investitionsvolumina bis zu 27 Mio. € und hat sich im entsprechenden Projektmanagement ein enormes Wissen angeeignet.

Rainer Nitzsche stand schon bei seinem Großvater und Vater in der familieneigenen Tischlerei an der Werkbank, studierte dann aber Maschinenbau und führte anschließend über 15 Jahre seine eigene Firma: Ladenbau mit eigener Fertigung. Man kann



---

## MITGLIEDER STELLEN SICH VOR

---

1/14

also sagen, dass ihm das Holz im Blut liegt. Ab 1999 nahmen die Aufträge im Schiffsausbau (viele davon mit seinen heutigen Kollegen) immer weiter zu, so dass er 2008 schließlich den Betrieb verkaufte und fest bei G+H Marine anheuerte.

Thorsten Bahde ist genau wie sein Themengebiet: solide und beständig. Nach einer Berufsausbildung als Isolierer im Bereich der Industrie und Isoliertätigkeiten im Land- sowie Schiffbau besuchte er die Meisterschule mit Abschluss als Wärme-, Kälte- und Schallschutzisoliermeister. Er sammelte europaweit Erfahrungen und ist nach nunmehr 30 Jahren Berufserfahrung der Spezialist in Sachen Isolierung bei G+H Marine.

Herr Schneider, Herr Nitzsche, Herr Bahde und viele weitere, ähnlich erfahrene Kollegen freuen sich jeden Tag auf neue, spannende Herausforderungen. Melden Sie sich gern, wenn sie auch Ihnen mit Rat und Tat zur Seite stehen können!

**G+H Marine GmbH**  
Bredowstraße 10  
22113 Hamburg  
Tel.: +49 40 897 285 - 200  
Fax: +49 40 897 285 – 299  
E-Mail: [info@guh-marine.com](mailto:info@guh-marine.com)  
Internet: [www.guh-marine.com](http://www.guh-marine.com)



### Veränderungen in den Mitgliedsfirmen

Dem VSM sind die drei folgenden neuen Mitgliedsfirmen beigetreten:

**Stahlbau Müller**  
Im Wiesengrund 1  
56746 Spessart  
  
Tel. (02655) 1395  
Fax (02655) 94 11 95  
E-Mail: [info@stahlbaumueller.de](mailto:info@stahlbaumueller.de)  
Internet: [www.stahlbaumueller.de](http://www.stahlbaumueller.de)

Geschäftsführer: Günter Müller.

**G+H Marine GmbH**  
Bredowstr. 10  
22113 Hamburg





---

MITGLIEDER STELLEN SICH VOR

---

1/14

Tel. (040) 7 33 43-0  
Fax (040) 7 33 43-2299  
E-Mail: [тино.noack@guh-marine.com](mailto:тино.noack@guh-marine.com)  
Internet: [www.guh-marine.com](http://www.guh-marine.com)

Mitglied der Geschäftsführung: Tino Noack.

**RINA Germany GmbH**  
Schellerdamm 2  
21079 Hamburg

Tel. (040) 284 193 55 0  
Fax (040) 284 193 55 1  
E-Mail: [hamburg.office@rina.org](mailto:hamburg.office@rina.org)  
Internet: [www.RINA.org](http://www.RINA.org)

Mitglied der Geschäftsführung: Massimo Volta.  
Kontakt Hamburg: Dr. Henning Brunk.

**Hoffmann GmbH**  
Qualitätswerkzeuge  
Herbert-Ludwig-Str. 4  
28832 Achim

Tel. (04202) 527-344  
Fax (04202) 527-105  
E-Mail: [M.Funk@Hoffmann-Group.com](mailto:M.Funk@Hoffmann-Group.com)  
Internet: [www.Hoffmann-Group.com](http://www.Hoffmann-Group.com)

Geschäftsführer: Matthias Funk.  
Vertriebsleiter: Olaf Seekamp.

Der VSM heißt die neuen Mitgliedsfirmen willkommen und freut sich auf eine gute Zusammenarbeit.

Nach mehr als zwei Jahren Suche hat der Insolvenzverwalter der **Sietas Werft** einen strategischen Investor für das Unternehmen gefunden. Zum 10. März 2014 hat die Pella Shipyard aus Otradnoye bei St. Petersburg (Russland) die Werft in Hamburg Neuenfelde gekauft. Pella Shipyard verfügt bereits über Aufträge zum Bau von Schleppern, Eisbrechern, Versorgungsschiffen sowie anderen Schiffen mit hohem





---

## MITGLIEDER STELLEN SICH VOR

---

1/14

Ausrüstungsgrad. Der Kaufvertrag wurde mit dem zu Pella Shipyard gehörenden Unternehmen Terraline GmbH mit Sitz in Hamburg geschlossen. Terraline wurde nach der Übernahme umbenannt in **Pella Sietas GmbH**. Die Käuferin hat sich verpflichtet, die Sietas Werft für mindestens acht Jahre als Schiffswerft weiter zu betreiben. Pella Shipyard kauft die Sietas Werft im Rahmen einer übertragenden Sanierung. Dazu werden ca. 120 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter übernommen bzw. bis Ende April aus der Sietas-Transfergesellschaft neu eingestellt. Bis Ende 2016 wird die Käuferin die Zahl der Arbeitnehmer auf mindestens 400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf der Sietas Werft erhöhen; darüber hinaus will sie für Beschäftigung bei diversen Zulieferern sorgen. Außerdem wird Pella Shipyard bis Ende 2016 Investitionen von mindestens 15 Millionen Euro in die Infrastruktur der Sietas-Werft vornehmen.

Die **Becker Marine Systems GmbH & Co. KG** firmiert seit dem 01.03.2014 unter der neuen Anschrift:

Becker Marine Systems GmbH & Co. KG  
Blohmstraße 23  
21079 Hamburg

Die Elsflether Werft hat darauf hingewiesen, dass das Unternehmen seit Ende 2012 unter dem Namen **Elsflether Werft AG** firmiert anstelle der vorherigen Bezeichnung EW Elsflether Werft AG.

Bei der **R&M Ship Technologies GmbH** haben sich die Endungen der E-Mail-Adressen geändert. Anstatt der bisherigen ...@shiptec.info gilt zukünftig die Endung ...@rm-group.com.

Bei der **Freese AG** ist der langjährige Geschäftsführer und Vorstand, Olaf Plöger, zum Jahresende 2013 auf eigenen Wunsch in den Ruhestand gegangen. Die Gesamtverantwortung im Vorstand der Freese AG liegt zukünftig bei Christian Freese.

Ab März 2014 ist **Dr. Christian Masilge** als neuer Geschäftsführer der **Schiffbau-Versuchsanstalt Potsdam GmbH** tätig. Er folgt **Dr. Manfred Mehmel**, der aus dem Berufsleben ausscheidet.



---

## MITGLIEDER STELLEN SICH VOR

---

1/14

Mit Wirkung zum 1. April 2014 wird die **Peters Schiffbau GmbH** in **Peters Werft GmbH** umbenannt. Die Kontaktdaten lauten ab diesem Tag wie folgt:

Peters Werft GmbH  
Am Hafen 6  
25599 Wewelsfleth

Tel.: (04829) 71 – 0  
Fax: (04829) 71-290  
URL: [www.peters-werft.de](http://www.peters-werft.de)

In den bekannten E-Mail-Adressen wird „...@peters-schiffbau.de“ durch „...@peters-werft.de“ ersetzt..

**Royal Imtech N.V.** („**Royal Imtech**“) plant, die rechtlichen Strukturen einiger deutscher Geschäftsbereiche der existierenden Managementstruktur sowie dem operativen Geschäft anzupassen. Demzufolge beabsichtigt Royal Imtech, den Bereich **Schiffbau-/Dockbautechnik** („**SBDB**“) gesellschaftsrechtlich dem Unternehmensbereich Imtech Marine als eigenständige Tochter zuzuordnen und aus der **Imtech Deutschland GmbH & Co. KG** („**Imtech Deutschland**“) auszugliedern. Zu diesem Zweck hat die **Imtech Marine Schiffbau-/Dockbautechnik GmbH** („**Imtech Marine SBDB**“) gegründet, auf die der gesamte SBDB-Betrieb einschließlich dessen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen im Zuge der gruppeninternen Transaktion übertragen werden soll. Diese Anpassung der rechtlichen Struktur wird zusammen mit der Schaffung räumlicher Nähe der Bereiche zukünftig die Kooperation innerhalb der **Imtech Marine** weiter verstärken.

**Imtech Deutschland** beabsichtigt damit, den Bereich SBDB an die **Imtech Marine Schiffbau-/Dockbautechnik GmbH**, Hammer Str. 32, 22041 Hamburg, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg unter HRB 130569, im Wege der Einzelrechtsnachfolge zu übertragen.

Nach dem Vollzug der Übertragung, der für den 1. April 2014 geplant ist, wird der Bereich SBDB von der Imtech Marine SBDB wie bisher in derselben Form und mit denselben Mitarbeitern weiter betrieben werden. Imtech Deutschland und Imtech Marine SBDB sind beide Tochtergesellschaften der Royal Imtech. Der Bereich SBDB wird also auch nach Vollzug der Umstrukturierung unverändert Teil der Imtech-Gruppe sein.

**VERBAND FÜR SCHIFFBAU  
UND MEERESTECHNIK E.V.**  
z. H. Frau Regina Pietsch-Manner  
Steinhöft 11

20459 Hamburg

Tel: (040) 2801 52-26  
Fax: (040) 2801 52-30  
eMail: [pietsch-manner@vsm.de](mailto:pietsch-manner@vsm.de)

**Mitteilungen 1/14**

Wir bitten um Übersendung von Unterlagen zu folgenden Beiträgen:

wenn gewünscht,  
bitte ankreuzen

1. Rasante Nachfragesteigerung im Weltschiffbau im 2. Halbjahr 2013  
– Weltschiffbaustatistik
2. Handelsschiffsneubau bei deutschen Werften in 2013 geringer als im Vorjahr  
VSM-Statistik
3. BMWi-Markterschließungsprogramm 2013  
– Ergebnisbericht zur Markterkundungsreise nach Malaysia

⇒ *Teilweise liegen uns o. g. Informationen in elektronischer Form vor.*

*Falls gewünscht, geben Sie uns bitte Ihre eMail-Nr. an: .....*

Datum: .....

Unterschrift: .....



Die Ansprechpartner für die  
maritime Wirtschaft in  
Regierung und Bundestag  
in der 18. Legislaturperiode  
(Stand: 12.03.2014)

VERBAND FÜR SCHIFFBAU UND MEERESTECHNIK E.V.



## Bundesregierung

- **Maritimer Koordinator des BMWi: Uwe Karl Beckmeyer (64) aus HB. SPD; PST.**
  - MdB seit 2002. Ehem. Landesvorsitzender, ehem. HB Bürgerschaft und Senator für Wirtschaft, Technologie und Außenhandel. Ehem. Fraktionsvorstand im BT. Lotse der SPD Parlamentariergruppe „Küstengang“.
    - Der Arbeitsstab Maritime Wirtschaft untersteht der Abteilung Industriepolitik, die noch die nächsten sieben Monate von Dr. Sven Halldorn geführt wird, mit dem Staatssekretär Stefan Kapferer an der Spitze. Es ist aber noch unklar, ob der Arbeitsstab in dieser Form erhalten bleibt oder ob er in ein normales Referat umgewandelt wird.
  
- **Zuständigkeit Schifffahrt beim BMVI: Enak Ferlemann (50) aus NI. CDU; PST**
  - MdB seit 2002. Vorsitzender der Landesgruppe in der Fraktion. Seit 2009 PST im Ministerium. Mitglied des Landesvorstandes.
    - Pers. Referent: Dr. Wolf-Rüdiger Biernert
    - Staatssekretär: Michael Odenwald
    - Abteilungsleiter WS: Reinhard Klängen



## Bundesregierung

- **BMVg:**
  - Vertreter Rüstungsfragen im Haushaltsausschuss: Dr. Ralf Brauksiepe (46) aus NRW. CDU; PST.
    - MdB seit 1998. Ehem. Mitglied des Fraktionsvorstandes.
    - Büroleiter: Herr Windwöller
  - Vertreter Marinefragen im Verteidigungsausschuss: Markus Grübel (54) aus BW. CDU; PST.
    - MdB seit 2002. Kapitänleutnant der Reserve
    - Büroleiter: Herr Oberst i.G. Renk





## Koalitionsfraktionen – Wirtschaftsausschuss

- Dr. Joachim Pfeiffer (46) aus BW. CDU.

- Wirtschaftspolitischer Sprecher
- MdB seit 2002, seit 2009 Wirtschaftspolitischer Sprecher



- Michael Fuchs (65) aus BW. CDU.

- Zuständig für Wirtschaft im Fraktionsvorstand
- MdB seit 2002.



- Eckhart Rehberg (59) aus MV. CDU.

- Maritimer Berichterstatter im Wirtschaftsausschuss
- Ehem. Landesvorsitzende der CDU in MV. MdB seit 2005
- Stv. Vorsitzender des Arbeitskreis Küste



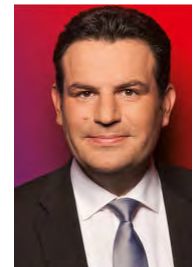
- Wolfgang Tiefensee (59) aus SN. SPD.

- Wirtschaftspolitischer Sprecher
- E. Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2005-09).
- MdB seit 2009



- Hubertus Heil (41) aus NI. SPD.

- Zuständig für Wirtschaft im Fraktionsvorstand
- Ehem. Generalsekretär
- MdB seit 1998



- Johann Saathoff (46) aus NI. SPD.

- Maritimer Berichterstatter im Wirtschaftsausschuss
- Stv. Vorsitzender der Küstengang
- MdB seit 2013



## Koalitionsfraktionen – Verkehrsausschuss

- Ulrich Lange (44)  
aus BY. CSU.

- Verkehrspolitischer Sprecher
- Mitglied im Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für Arbeit und Soziales
- MdB seit 2009



- Kirstin Lühmann (60)  
aus NI. SPD.

- Verkehrspolitische Sprecherin
- Mitglied im Innenausschuss
- MdB seit 2009



- Arnold Vaatz (58)  
aus SN. CDU.

- Zuständig für Verkehr im Fraktionsvorstand
- MdB seit 1998.



- Sören Bartol (39) aus HE. SPD.

- Zuständig für Verkehr im Fraktionsvorstand
- MdB seit 2002



## Koalitionsfraktionen – Verkehrsausschuss

- Hans-Werner Kammer (65) aus NI. CDU.

- Berichterstatter Maritimes
- MdB seit 2010
- Stv. Vorsitzender des Arbeitskreis Küste



- Matthias Lietz (60) aus MV. CDU.

- Berichterstatter Binnenschifffahrt
- MdB seit 2009, ehem. MdL MV



- Dr. Birgit Malecha-Nissen (55) aus SH. SPD.

- Berichterstatter Maritimes
- Stv. Vorsitzender der Küstengang (Festmacher)
- MdB seit 2013. Vormalig am Leibniz-Institut für Meereswissenschaften (Kiel)



- Gustav Herzog (55) aus RP. SPD.

- Berichterstatter Binnenschifffahrt
- MdB seit 1998, Sprecher Landesgruppe RP



## Koalitionsfraktionen – Verteidigungsausschuss

- Henning Otte (45) aus NI. CDU.

- Verteidigungspolitischer Sprecher
- MdB seit 2005. Im Vorstand der EVP



- Rainer Arnold (63) aus BW. SPD.

- Verteidigungspolitischer Sprecher
- MdB seit 1998
- Mitglied des Fraktionsvorstandes



- Ingo Gädechens (53) aus SH. CDU.

- Berichterstatter Marine
- MdB seit 2009, Mitglied im Vorstand der CDU SH.
- Mitglied der Reserve der Bundesmarine (Staabsbootsmann)



## Koalitionsfraktionen – Haushaltsausschuss

- **Norbert Barthle (61) aus BW. CDU.**

- Haushaltspolitischer Sprecher
- MdB seit 1998
- Seit 2002 im Vorstand der Fraktion



- **Johannes Kahrs (50) aus HH. SPD.**

- Haushaltspolitischer Sprecher
- Mitglied im Ältestenrat
- Oberst der Reserve (Marine)
- MdB seit 1998
- Sprecher des Seeheimer Kreis



- **Andreas Mattfeld (44) aus NI. CDU.**

- Berichterstatter Wirtschaft
- MdB seit 2009



- **Thomas Jurk (51) aus SN. SPD.**

- Berichterstatter Wirtschaft
- MdB seit 2013
- Ehem. MdL in SN, ehem. Staatsminister für Wirtschaft und Arbeit
- Ehem. Vorsitzender der SPD SN



## Koalitionsfraktionen – Haushaltsausschuss

- Bartholomäus Kalb (64) aus BY. CSU.

- Berichterstatter  
Verteidigung
- MdB seit 1987



- Karin Evers-Meyer (64) aus NI. SPD.

- Berichterstatterin  
Verteidigung
- MdB seit 2002
- Ehem. MdL in NI



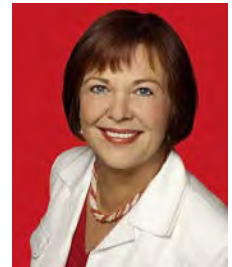
- Eckhardt Rehberg

- Berichterstatter Verkehr
- Details siehe  
Wirtschaftsausschuss



- Bettina Hagedorn (58) aus SH. SPD.

- Berichterstatterin Verkehr
- MdB seit 2002





## Koalitionsfraktionen – Weitere Ansprechpartner

- Dr. Philipp Murmann (49) aus SH. CDU.

- Mitglied im Finanzausschuss
- Vorsitzender des Arbeitskreis Küste
- MdB seit 2009



- Sonja Steffen (50) aus MV. SPD.

- Mitglied im Haushaltsausschuss
- Vorsitzende der SPD Küstengang (Lotse)
- MdB seit 2009



- Elisabeth Motschmann (61) aus HB. CDU.

- Mitglied im Auswärtigen Ausschuss
- Stv. Vorsitzende des Arbeitskreis Küste
- MdB seit 2013



## Oppositionsfraktionen – Wirtschaftsausschuss

- Michael Schlecht(62)  
aus BW. Die Linke.

- Wirtschaftspolitischer Sprecher
- MdB seit 2009
- Mitglied des Bundesvorstand



- Thomas Lutze (44)  
aus SL. Die Linke.

- Berichterstatter Maritimes
- MdB seit 2009
- Ehem. Geschäftsführer des Landesverbandes SL



- Dieter Janecek (37)  
aus BY. Bü90/Grüne.

- Wirtschaftspolitischer Sprecher
- MdB seit 2013
- Landesvorstand in BY



- Kerstin Andreae (45)  
aus BW. Bü90/Grüne.

- Zuständig für Wirtschaft im Fraktionsvorstand
- MdB seit 2002



## Oppositionsfraktionen – Verteidigungsausschuss

- Christine Buchholz  
(42) aus HE. Die Linke

- Verteidigungspolitische Sprecherin
- MdB seit 2009
- Mitglied im Parteivorstand



- Agnieszka Brugger  
(28) aus BW.  
Bü90/Grüne.

- Verteidigungspolitische Sprecherin
- MdB seit 2009
- Mitglied im Landesvorstand, Sprecherin für Abrüstung



## Oppositionsfraktionen – Verkehrsausschuss

- Sabine Leidig (52) aus HE. Die Linke.

- Verkehrspolitische Sprecherin
- MdB seit 2009
- Ehem. Geschäftsführerin von Attac



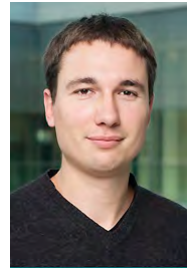
- Herbert Behrens (57) aus NI. Die Linke.

- Berichterstatter Maritimes
- MdB seit 2009
- Mitglied des Landesvorstandes



- Stephan Kühn (34) aus SN. Bü90/Grüne.

- Verkehrspolitischer Sprecher
- MdB seit 2009
- Arbeitsgruppe Ost



- Oliver Krischer (44) aus NRW. Bü90/Grüne.

- Zuständig für Verkehr im Fraktionsvorstand
- MdB seit 2009



- Dr. Valerie Wilms (60) aus SH. Bü90/Grüne.

- Berichterstatterin Maritimes
- Betreut Berichterstattung für Maritimes im Wirtschaftsausschuss
- MdB seit 2009
- Nachhaltigkeitsbeauftragte der Fraktion



## Oppositionsfraktionen – Haushaltsausschuss

- Roland Claus (59) aus ST. Die Linke.
  - Haushaltspolitischer Sprecher
  - Berichterstatter Wirtschaft
  - Berichterstatter Verkehr
  - MdB seit 2005
  - Für PDS im BT bis 2002
  - Ehem. Fraktionsvorsitzender PDS



- Michael Leutert (39) aus SN. Die Linke.
  - Berichterstatter Verteidigung
  - MdB seit 2005



- Sven-Christian Kindler (28) aus NI. Bü90/Grüne
  - Haushaltspolitischer Sprecher
  - Berichterstatter Verkehr
  - MdB seit 2009



- Anja Hajduk (50) aus HH. Bü90/Grüne.
  - Berichterstatter Wirtschaft
  - MdB seit 2002
  - Ehem. Bürgerschaftsmitglied in HH, ehem. Senatorin für Stadtentwicklung und Umwelt
  - Seit 2013 wieder MdB



- Tobias Lindner (32) aus RP. Bü90/Grüne.
  - Berichterstatter Verteidigung
  - MdB seit 2009

