Appell der fünf norddeutschen Wirtschaftsminister/-senator/-senatorin an die Bundesregierung unter Beteiligung des VSM, der IHK Nord und der IG Metall Küste

Zeitenwende auch für die Schiffbauindustrie einleiten, Chancen der Energiewende nutzen!

MV Mecklenburg-Vorpommern Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung

Hamburg

Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa

Freie Hansestadt Bremen

SH Schleswig-Holstein Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

VSM

IG Metall Bezirk Küste

IHK Nord

Ausgangslage und Herausforderungen

Seit den 1980er-Jahren verliert der Schiffbau in Deutschland und in ganz Europa als Ergebnis massiver Wettbewerbsverzerrungen auf dem globalen Markt sukzessive Marktanteile. Staaten wie Japan und Korea und seit den 2000er-Jahren insbesondere China haben den strategischen Wert der Branche erkannt und fördern ihren Ausbau mit hohen Milliardenbeträgen. Ein konsequentes Einschreiten Europas gegen diese Marktverzerrungen bleibt bis heute aus.

So blieb der Industrie nur der Ausweg, sich auf technisch anspruchsvolle, aber betriebswirtschaftlich riskante Nischenmärkte zu fokussieren. Die Produktion frachttragender Handelsschiffe musste aufgrund des ruinösen Preiswettbewerbs auch in EU-Mitgliedsländern mit niedrigen Lohnkosten fast vollständig aufgegeben werden. Zahlreiche Werften und wichtige Zulieferunternehmen mussten ihren Betrieb einstellen. In Deutschland gelang es, nur durch den Bau von Kreuzfahrtschiffen, großen Yachten und Schiffen für öffentliche Auftraggeber eine hohe technische Kompetenz und entsprechende Ausbildungsstrukturen zu erhalten.

Der pandemiebedingte Einbruch des Kreuzfahrtmarktes, dem mit rund 75 % dominanten zivilen Marktsegment im Schiffbau in Europa, legte allerdings die Grenzen dieser Ausrichtung offen. Seit Juni 2020 mussten allein in Deutschland acht Werftstandorte für Seeschiffe Insolvenz anmelden, mit entsprechenden negativen Folgen für die Beschäftigten. Weitere große Unternehmen mussten restrukturieren und die Mitarbeiterzahlen der schwachen Nachfrage anpassen.

Gleichzeitig unterstreichen akute geopolitische Entwicklungen die enorme strategische Bedeutung der maritimen Industrie. Ihr kommt sowohl bei den klimapolitischen als auch sicherheitspolitischen Veränderungen eine Schlüsselrolle zu. Die zentrale Rolle der maritimen Wirtschaft für die Versorgungssicherheit Deutschlands mit Energie, Rohstoffen und Vorprodukten findet inzwischen auch in der öffentlichen Wahrnehmung deutlichen Niederschlag. Der kurzwie auch langfristige Ersatz für landgebundene Energieimporte kann nur durch maritime Infrastruktur bewältigt werden. Der Ausbau der Offshore-Windenergie ist einer der zentralen Bausteine für die inländische Produktion nachhaltiger Energie. Darüber hinaus muss die gesamte Weltflotte auf Klimaneutralität und Energieeffizienz umgestellt werden – allein für den Bedarf im europäischen Binnenmarkt betrifft dies rund 25.000 See- und Binnenschiffe.

Zurzeit verlassen sich insbesondere deutsche Reeder auf Schiffslieferungen aus chinesischer Produktion. 99 % aller Bestellungen deutscher Reeder gingen in 2021 an China oder Korea, das seinerseits besonders stark von Vorprodukten aus China abhängt. Finanziert werden diese Schiffe wiederum maßgeblich durch chinesische und koreanische Banken und Leasinggesellschaften, wodurch die Abhängigkeit weiter steigt.

Für den Erhalt der schiffbaulichen Kompetenzen und industriellen Kapazitäten muss die deutsche und europäische Wirtschafts- und Handelspolitik gegensteuern. Nur so kann es gelingen, die genannten Wettbewerbsverzerrungen zu beseitigen oder auszugleichen, die negativen (Langzeit-)Folgen der COVID-19-Pandemie auf die deutsche Schiffbauindustrie zu begrenzen und die anstehenden Herausforderungen zu meistern.

Noch verfügt Deutschland über leistungsstarke und erfolgreiche Unternehmen mit hervorragend ausgebildeten Facharbeitern und Ingenieuren, funktionierende Wertschöpfungsketten sowie über gute Ausbildungsstrukturen, Forschungseinrichtungen und eine hohe Innovationskraft. Die Schiffbauindustrie ist einer der wenigen in Deutschland noch vorhandenen vollständig turnkey-fähigen Industriesektoren.

In der maritimen Industrie kann gezeigt werden, dass die Verbindung von ambitionierten Klimaschutzmaßnahmen mit wirtschaftlichem Erfolg gelingen kann. In diesem Rahmen können die Werften und Zulieferer künftig einen gewichtigen Beitrag für die deutsche

Energiewende, für die Nutzung der Offshore-Windenergie, für die Logistik erneuerbarer Kraftstoffe sowie den Umbau der Handelsflotte hin zu Klimaneutralität und Effizienz leisten. Das aktuelle politische Ziel Deutschlands und der EU, die Abhängigkeit von russischen Energielieferungen, insbesondere Erdgas, auf Dauer zu beseitigen, ist ohne eine leistungsstarke maritime Wirtschaft nicht erreichbar.

Allein mit dem Ausbau der Offshore-Windenergie liegt ein großer mittel- und langfristiger Markt mit einem enormen Wachstumspotential buchstäblich vor der deutschen Haustür: In Nord- und Ostsee sollen die Offshore-Windenergie-Kapazitäten von heute ca. 8 GW in den nächsten 25 Jahren etwa verzehnfacht werden. Neben Deutschland sind auch andere europäische Anrainerstaaten (wie Großbritannien, Niederlande und Dänemark) bereits Treiber dieses Zubaus oder werden in den kommenden Jahren hinzukommen (z.B. Frankreich, Belgien). So entsteht ein milliardenschwerer Markt für Spezialschiffe für Installation, Bau, Netzanschluss, Betrieb und Wartung von Offshore-Windparks sowie für Konverterplattformen und andere Komponenten und Services für Offshore-Windenergieanlagen. So wird beispielsweise im Bereich der Installationsschiffe weltweit ein zehnfacher Bedarf bis Ende 2040 gegenüber dem heutigen Markt prognostiziert. Gleichzeitig fehlen entsprechende Transportkapazitäten auf See. Hinsichtlich des Baus von Offshore-Konverterplattformen und -Spezialschiffen haben deutsche Werften bereits im vergangenen Jahrzehnt mit erfolgreichen Referenzprojekten wertvolle Kompetenzen aufbauen können.

Nur wenn es gelingt, dass ein substantieller Teil der mit dem Ausbau der Offshore-Windenergie verbundenen industriellen Wertschöpfung durch die deutsche Schiffbau- und Zulieferindustrie realisiert und dadurch gute Arbeit in Deutschland gesichert wird, kann auch eine größere Akzeptanz der deutschen Bevölkerung für ggf. höhere Energiekosten, die mit der Energiewende und der Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern verbunden sind, erreicht werden.

Die Nutzung der vielfältigen Potentiale in zivilen Märkten dient darüber hinaus einem wichtigen sicherheitspolitischen Zweck: nur mit einer starken zivilen Schiffbauindustrie wird auch der Marineschiffbau eine hohe Effizienz und Innovationskraft dauerhaft aufrechthalten können. Die seit Jahren steigende Abhängigkeit der maritimen Wirtschaft von Leistungen aus Drittstaaten im asiatischen Raum muss auch vor diesem Hintergrund dringend gestoppt und eine Trendumkehr eingeleitet werden.

Dies zeigt, die maritime Industrie ist von herausragender strategischer Bedeutung für Deutschland und die gesamte Europäische Union. Aufbauend auf die enormen Marktpotentiale im europäischen Binnenmarkt können Wachstum und technologische Weiterentwicklung der maritimen Industrie sichergestellt werden. Damit das gelingen kann, appellieren die Wirtschaftsminister/-senator/-senatorin der fünf norddeutschen Küstenländer gemeinsam mit der IG Metall Küste sowie dem VSM und der IHK Nord an die Bundesregierung für eine neue, konsequente und zielgerichtete deutsche und europäische Schiffbaupolitik, die bereit ist, auch neue Lösungswege zu beschreiten. Ein „Weiter so“ wird dafür nicht reichen.

Konzeptionelle Bausteine für einen neuen Politikansatz für die maritime Industrie liegen bereits vor. Es gilt nunmehr, diese auch umzusetzen.

Schaffung geeigneter Instrumente für die Bauzeitfinanzierung großer Offshore-Strukturen auf deutschen Werften

Mit den sehr hohen Investitionsvolumina großer Offshore-Strukturen (insbesondere Konverterplattformen der neuen Generation) geht auch für die Fertigungsdienstleister ein erheblicher Vorfinanzierungsbedarf einher. Dieser liegt insbesondere bei dem deutschen Schiffbauunternehmen als EPCI-Contractor (Engineering, Procurement, Construction and Installation) – dem Generalunternehmer für das Projekt, der entweder vorfinanzieren oder aber Anzahlungen über Bankavale absichern muss. Angesichts der grundsätzlichen Zurückhaltung deutscher Banken bei derartigen kurzlaufenden, hohen Betriebsmittelfinanzierungen sowie der mittelständisch geprägten deutschen Werftenlandschaft können entsprechende Großaufträge nur mit finanzieller Unterstützung der öffentlichen Hand realisiert werden. Dazu sollten folgende Maßnahmen seitens der Bundesregierung ins Auge gefasst werden:

- **Auflage eines KfW-Kreditprogramms für die Bauzeitfinanzierung großer Offshore-Strukturen auf deutschen Werften,** insbesondere für Barfinanzierungsbedarfe der Werften (bis zu 80 % der Baukosten), alternativ für Avale zur Absicherung von An- und Zwischenzahlungen der Projektbetreiber.
- **Uneingeschränkte Anwendung des Großbürgschaftsprogramms des Bundes auf den Bau von Offshore-Plattformen, -Komponenten und -Spezialschiffen mit hälftiger Obligoteilung zwischen Bund und Bundesland:** Mit der Öffnung des Großbürgschaftsprogramms für den Schiffbau hat der Bund einen Schritt in die richtige Richtung gemacht. Dieser ist aber mit seiner Limitierung auf 75 Mio. € Bundesobligo je Küstenbundesland angesichts der erheblich größeren Finanzvolumina im Offshore-Anlagenbau und -Spezialschiffbau völlig unzureichend.
- **Auflage eines Offshore-Fonds für Projektfinanzierungen mit maßgeblicher Beteiligung der KfW-IPEX Bank des Bundes und ggf. der Finanzagentur des Bundes:** Nach dem Vorbild des auslaufenden Wirtschaftsstabilisierungsfonds des Bundes könnte ein revolvierender Fonds für deutsche Offshore-Projekte gegründet werden, der stille Beteiligungen und nachrangige Darlehen, ggf. refinanziert durch die Europäische Investitionsbank (EIB), für bauaufwandsnahe Finanzierungen von Werftbetrieben in Deutschland bereitstellt.

Festschreibung von europäischen/nationalen Wertschöpfungsquoten in Bundesgesetzen und Förderprogrammen

Förderinstrumente für die Betreiber von Schiffen und Anlagen sollten, wo sinnvoll, klar vorgegebene Wertschöpfungsquoten als Förderbedingung definieren. Diese Vorgehensweise wurde seitens der Europäischen Kommission schon 1997 vorgeschlagen, jedoch bis heute nicht zur Umsetzung gebracht. Dies entspricht der üblichen Praxis in den meisten Schiffbauländern weltweit.

Anreize zum Umbau der Handelsflotten in Richtung klimaneutrale Schifffahrt

Die norddeutschen Länder, die IHK Nord, die IG Metall Küste und der VSM fordern in diesem Bereich den Bund auf, folgende Initiativen zu ergreifen:

- Auf deutscher und europäischer Ebene sollten Regularien und Förderprogramme geschaffen werden, die Anreize für die privatwirtschaftliche Umrüstung von Schiffen auf emissionsarme Antriebe oder ihren Ersatz durch den Neubau emissionsarmer Schiffe auf deutschen und europäischen Werften verstärken.

  Eine Förderung sollte davon abhängig gemacht werden, dass entsprechende Projekte auf Werften innerhalb der EU realisiert werden. Sie könnte durch ein Bonus-System „Neu für Alt" ergänzt werden, wenn ein vorhandenes Schiff nach Fertigstellung des Ersatzbaus in die Verschrottung geht. Die Verschrottung wiederum sollte auf einer Werft stattfinden, die sich auf der EU-Liste der Schiffsrecyclingwerften befindet.

  Das System der auftragsbezogenen Beihilfen, das bis 2001 in Europa genutzt wurde, sollte zu diesem Zweck für einen begrenzten Zeitraum reaktiviert werden, da es mit relativ geringen administrativen Anforderungen verbunden wäre.

- Im europäischen Wettbewerb entsteht für Deutschland der Zugzwang, ein pragmatisches Zulassungsverfahren von Schiffsrecycling-Werften zu entwickeln. Neben der Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen maritimen Branche würde sogleich dem im Koalitionsvertrag der Bundesregierung aufgenommenen Ziel, die gesamte maritime Wertschöpfungskette inklusive des explizit genannten Schiffsrecyclings als industriellen Kern in Deutschland zu stärken, entgegenkommen.

- Gerade beim Bau von Kreuzfahrtschiffen und Megayachten sind europäische Werften und Zulieferer Technologieführer und haben hohe Kompetenzen bei Konstruktion und Einsatz klima- und umweltschonender Technologien entwickelt.

  Der drohende Ausschluss gerade dieser Schiffstypen von der EU-Taxonomie konterkariert diese Fortschritte, weil damit wichtige Finanzierungsmöglichkeiten, insbesondere im Rahmen staatlicher Förderprogramme, gekappt und deren Produktion aus Europa verdrängt werden würde. Kritisch wird auch der damit verbundene Tailpipe-Ansatz (null direkte CO_2-Emissionen am Schornstein) gesehen, da die Verwendung von synthetischen grünen Kraftstoffen, für deren Herstellung CO_2 im Vorfeld gebunden würde, ausgeschlossen wäre. Die Palette nutzbarer Treibstoffe würde sich dadurch auf Wasserstoff, Ammoniak und Batterieantriebe reduzieren.

- Bis zur Schaffung eines neuen europäischen Förderregimes zur Unterstützung der Schiffbauindustrie gilt es, die rechtlichen Möglichkeiten auszuschöpfen, um nationale maritime Förderprogramme bestmöglich zu gestalten und auszustatten. Das Programm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze" wird stark nachgefragt. Neben einer signifikanten Aufstockung sollte das Programm zukünftig zu 100% vom Bund finanziert werden. Eine vollständige Übernahme der Finanzierung durch den Bund anstelle der bisherigen Kofinanzierung (2/3 Bund, 1/3 Land) kann erhebliche bürokratische Hindernisse abbauen und demgegenüber die Planungssicherheit für die Antragsteller und die öffentlichen Haushalte sowie die Geschwindigkeit der Antragsbewilligung deutlich erhöhen.

- Neben der Umrüstung und dem Ersatz kommerziell betriebener Schiffe sollte ein europäisches Flottenprogramm für entsprechende Umrüstungen hoheitlich betriebener Schiffe und den Neubau emissionsarmer Schiffe für zusätzliche hoheitliche Aufgaben ins Leben gerufen werden.

- Die Einnahmen aus der Einbeziehung der Schifffahrt in den Emissionshandel (ETS) sollten für Investitionen in klimaneutrale Schifffahrt zur Verfügung stehen und an eine hohe Wertschöpfung in Europa gebunden werden.

Stärkung der öffentlichen Beschaffung

Über die öffentliche Beschaffung können Bund und Länder direkt Einfluss auf die Wirtschaftskraft der deutschen Schiffbauindustrie nehmen und zugleich die Erneuerung und Effizienzsteigerung der nationalen Flotten – auch im Sinne der Klimaschutzmaßnahmen – unterstützen. Im Einzelnen fordern die Unterzeichner:

- **Vorrang von nationalen Ausschreibungen,** soweit EU-rechtlich zulässig, mit dem Ziel, möglichst Wertschöpfung in Deutschland zu generieren. Wie in der Maritimen Agenda 2025 gefordert, sollte es endlich einen vorwettbewerblichen Dialog der Wirtschaft mit den schiffsbetreibenden Behörden und Ministerien geben, um sich über vergaberechtliche und technische Aspekte der öffentlichen Projekte auszutauschen.

- **Beschleunigung der Vergabeverfahren** durch schlanke und optimierte Verfahrensabläufe.

- **Optimierung der Vergabeverfahren durch:**
  - > innovative, klimafreundliche und realistische Anforderungen für Bundesbeschaffungsobjekte,
  - > neben dem Anschaffungspreis stärker zu gewichtende Entscheidungskriterien wie technisches Konzept, Wartungs- und sonstige Folgekosten, Referenzen sowie Wertschöpfungsanteile,
  - > soweit EU-rechtlich zulässig, Verpflichtung zur Einhaltung nationaler und europäischer Mindeststandards für Arbeitsschutz und Entlohnung der Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen,
  - > Berücksichtigung von Treibhausgasemissionen bei der Auftragsvergabe (z.B. klimafreundliche Auftragsdurchführung, Einsparung von Transport- und Energiekosten),
  - > Vertragsgestaltung mit flexiblen Zahlungszielen, die zu stellenden Sicherheiten und finanziellen Risiken nicht ausschließlich beim Auftragnehmer belassen,
  - > vermehrte Nutzung funktionaler Ausschreibungen, um die Innovationskraft der Unternehmen zu nutzen und zu stärken.

Handelspolitische Defizite der europäischen Schiffbaupolitik beseitigen

Auch nach Jahrzehnten intensiver Bemühungen ist es weder in multilateralen noch bilateralen Verhandlungen gelungen, die massiven Wettbewerbsverzerrungen im Schiffbaumarkt auch nur geringfügig einzudämmen. Neue Instrumente der EU, wie das aktuell im Entscheidungsprozess befindliche Instrument gegen Subventionen in Drittstaaten, erfassen auch weiterhin nicht den Schiffbau. Wettbewerbernationen zeigen keinerlei Bereitschaft, auf Forderungen der Europäischen Union nach einem fairen Schiffbaumarkt einzugehen, während eigene Kabotage- und Local-content-Regelungen umfassend genutzt werden.

Daher wird die konsequente Neugestaltung eines gemeinsamen EU-Kabotageraums für innereuropäische Verkehre gefordert, der exklusiv für europäische Wertschöpfung zur Verfügung steht.

Da innerhalb des europäischen Binnenmarktes eine große Anzahl an Marktteilnehmern sowohl auf Nachfrage- als auch auf Angebotsseite vorliegt, bleibt ein intensiver Wettbewerb gewährleistet, der – anders als auf dem Weltmarkt – unter vergleichbaren, fairen Bedingungen ausgetragen wird.

Am 18. November 2022 haben diesen Appell in Hamburg unterzeichnet:

Reinhard Meyer
Minister für Wirtschaft, Infrastruktur,
Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern

MV
Mecklenburg-Vorpommern
Ministerium für Wirtschaft,
Infrastruktur, Tourismus
und Arbeit

Kristina Vogt
Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa
der Freien Hansestadt Bremen

Die Senatorin für Wirtschaft,
Arbeit und Europa
Freie
Hansestadt
Bremen

Olaf Lies
Minister für Wirtschaft, Verkehr,
Bauen und Digitalisierung Niedersachsen

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,
Verkehr, Bauen und Digitalisierung

Claus Ruhe Madsen
Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
Technologie und Tourismus Schleswig-Holstein

SH
Schleswig-Holstein
Ministerium für Wirtschaft,
Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus

Michael Westhagemann
Senator für Wirtschaft und Innovation
der Freien und Hansestadt Hamburg

Hamburg

Dr. Reinhard Lüken
Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.,
Hauptgeschäftsführer

VSM

Daniel Friedrich
IG Metall Küste, Bezirksleiter

IG Metall
BEZIRK KÜSTE

Alexander Anders
IHK Nord e.V., Geschäftsführer

IHK Nord