

II. Politische Rahmenbedingungen für Schiffbau und Meerestechnik

1. Nationale Rahmenbedingungen

Nationale Maritime Konferenz, LeaderSHIP Deutschland

Am 25.01.2005 fand in Bremen die 4. Nationale Maritime Konferenz statt. Die Anwesenheit des Bundeskanzlers sowie mehrerer Fachminister und weiterer hochrangiger politischer Entscheidungsträger machte das politische Interesse an der maritimen Industrie deutlich.

Im Mittelpunkt des schiffbaulichen Teils der Konferenz standen die Ergebnisse der PwC/TUHH Studie über die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Schiffbauindustrie, die auf der Auswertung detaillierter Daten zahlreicher Unternehmen aus der Schiffbauindustrie basiert. Die in Form einer Kurzfassung dieser Studie veröffentlichten Handlungsempfehlungen wurden seitens der Industrie als zutreffend und zielführend aufgenommen.

Als unmittelbare Reaktion auf die Studie wurden durch die Industrie unter dem Titel „LeaderSHIP Deutschland“ zu verschiedenen Themenfeldern Aktivitäten gestartet, in denen Werften und Zulieferer untersuchten, was sie gemeinsam zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Schiffbauindustrie leisten können. Schon im Mai 2005 konnte ein erster Sachstandsbericht auf einer Klausurtagung, an der auch Vertreter des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit, des Bundestages sowie des Sozialpartners teilnahmen, vorgelegt werden.

Allerdings benennt die Studie auch einige Handlungsfelder, in denen die Schiffbaubranche bei der Schaffung wettbewerbsfähiger Rahmenbedingungen auf die Mitwirkung des Sozialpartners und der Politik angewiesen ist. Deshalb laufen zeitgleich zu den Arbeitsgruppen des LeaderSHIP Deutschland-Programms intensive Gespräche mit der IG Metall, den Betriebsräten und mit den Vertretern der Verwaltung, den Parlamenten, den Landesregierungen und der Bundesregierung.

Mit Bildung der Großen Koalition im November 2005 hat die neue Bundesregierung die Arbeit auch für die maritime Industrie wieder aufgenommen, wobei positiv festzustellen ist, dass auch die neue Regierung sich für eine maritime Koordination und die Fortsetzung der Nationalen Maritimen Konferenzen ausgesprochen hat. Erwartungsvoll schaut die Schiffbauindustrie deshalb auf die 5. Nationale Maritime Konferenz, die im Dezember 2006 in Hamburg in Anwesenheit der Bundeskanzlerin stattfinden wird.

Die Schiffbauindustrie hat im Rahmen der LeaderSHIP Deutschland-Initiative die Handlungsempfehlungen der PwC/TUHH-Studie aufgegriffen und weiterentwickelt und daraus die folgenden schiffbaupolitischen Kernaufgaben zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung abgeleitet:

- Kooperationen ausbauen
- Innovationen stärken
- Kompetenzen durch Ausbildung sichern
- Finanzielle Rahmenbedingungen verbessern
- Arbeitskosten senken
- Investitionen im Marineschiffbau intensivieren

Wichtige Ergebnisse und weiterer Handlungsbedarf zu diesen Aufgabenfeldern werden in den nachfolgenden Abschnitten dargestellt.

Kooperationen

Die enge Verzahnung der maritimen Wirtschaft in Deutschland ist eine gute Grundlage für Kooperationen zwischen Werften untereinander und den Werften und Zulieferbetrieben. Das kooperative Zusammenwirken aller am Schiffbau beteiligten Akteure bietet die Chance zu Produktivitätsfortschritten, neuen Produkten und optimierten Produktionsverfahren, die die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Branche verbessern.

Auch die PwC/TUHH-Studie sieht in einer verstärkten Kooperation zwischen den Unternehmen

der Schiffbauindustrie ein erhebliches Potenzial zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit. So wurde eine Vertiefung der Aktivitäten in den Bereichen „Akquisition“, „vertikale Kooperation“ und der „gemeinsamen Beschaffung“ empfohlen. Derzeit arbeitet die Industrie an der Umsetzung dieser Handlungsempfehlungen, um die Kooperationspotenziale zu nutzen.

Erste Erfolge konnten im Bereich der horizontalen Kooperation erzielt werden. So konnten durch die Optimierung konzerninterner Produktionsprozesse die Produktivitätsvorteile der einzelnen Standorte nutzbar gemacht werden, was einen entscheidenden Beitrag zum Ausgleich von Preisdifferenzen zu ausländischen Wettbewerbern bedeutet.

Forschung, Entwicklung und Innovation

Die PwC/TUHH-Studie kommt zu dem Ergebnis, dass deutsche Werften und Zulieferer auch durch Produktinnovation entscheidende Wettbewerbsvorteile erreichen können. Kundenspezifisch optimierte Speziallösungen für Transportaufgaben können zu höheren Preisen auf dem Weltmarkt angeboten werden, da sie sich von Standardlösungen asiatischer Werften abheben. Allerdings ergeben sich dabei erhebliche technische und wirtschaftliche Risiken, weil sich diese schiffbaulichen Innovationen auf Entwurf, Konstruktion und Fertigung von Typschiffen erstrecken, die sich direkt im kommerziellen Einsatz bewähren müssen. Daher wird in der Studie festgestellt, dass staatliche Forschungsförderung nicht nur



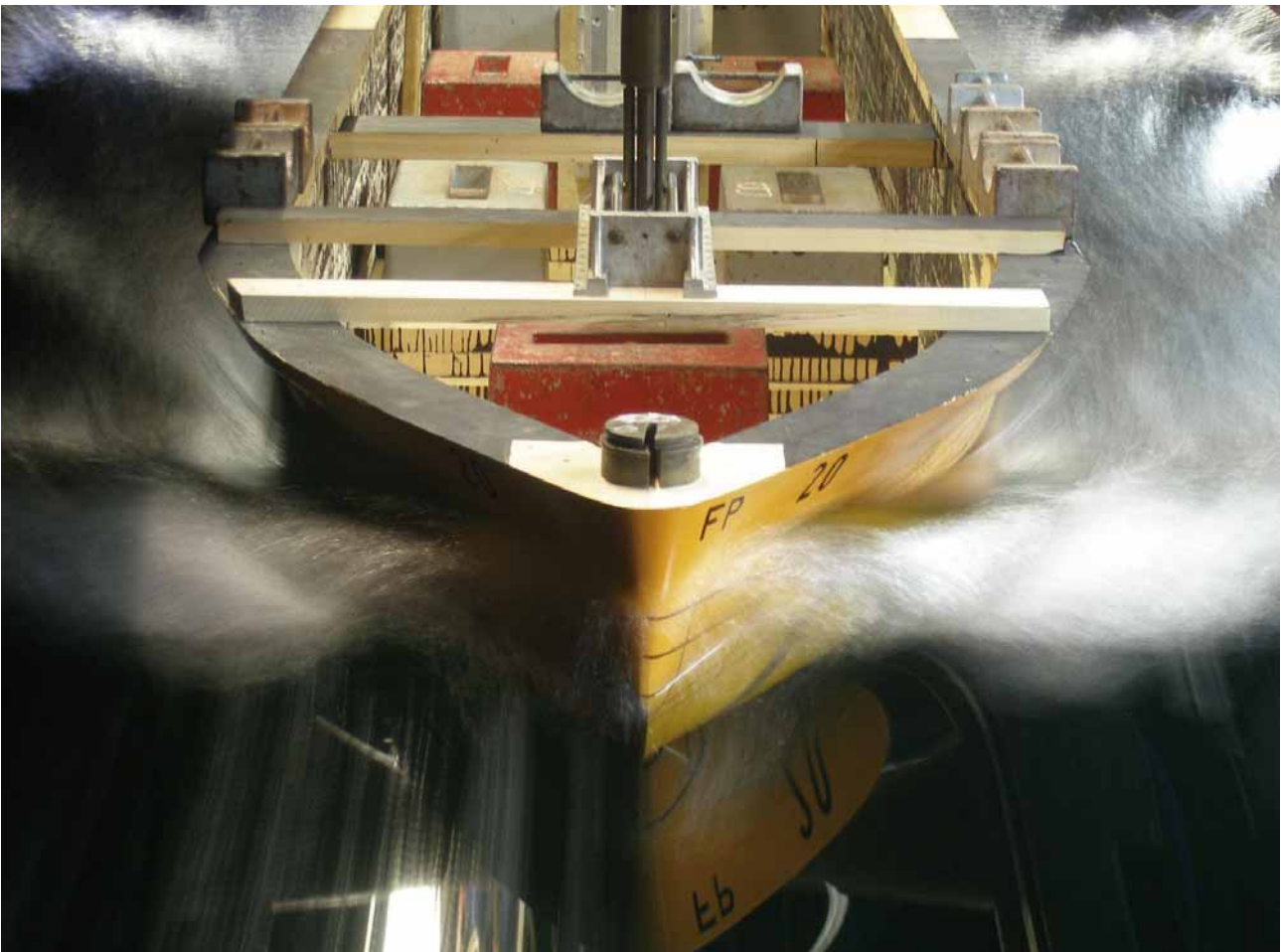
Forschungsschiff „Marina“, 134 t Verdrängung

gerechtfertigt, sondern auch dringend notwendig ist, um angesichts der knappen Innovationsbudgets der Unternehmen die FuE-Tätigkeit zu stimulieren.

2005 kann als ein richtungweisendes Jahr für die maritime Innovationstätigkeit bezeichnet werden, in dem grundlegende technologische und politische Impulse für die nachhaltige Technologieführerschaft der nationalen maritimen Industrie und Wissenschaft gesetzt werden konnten. Die Jahresbilanz in Forschung, Entwicklung und Innovation (FEI) zeigt auf allen Ebenen Innovationserfolge, die durch kontinuierlich zunehmende Orientierung der Branche auf FEI-

Aktivitäten im Zusammenspiel mit sich verbessernden Rahmenbedingungen der staatlichen Förderprogramme erzielt werden konnten.

Ausgehend von einer positiven Evaluierung des ausgelaufenen Forschungsprogramms 2000-2004 „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“, dem trotz administrativer Probleme in der Durchführung hohe technisch-wissenschaftliche Qualität und Wettbewerbswirksamkeit bescheinigt werden konnte, wurde das BMBF-Förderprogramm inhaltsgleich bis zum Jahr 2010 fortgeschrieben.



Optimierung der Rumpfform in einer Schiffbauversuchsanstalt

Trotz zunächst gleich bleibender Budgetierung konnten 2005 insgesamt Fördermittel in Höhe von 11,1 Mio. € für neue FuE-Projekte akquiriert werden. Damit wurde gegenüber dem Jahr 2004 erneut eine Steigerung der Bewilligungstätigkeit des BMBF erreicht. Weiterhin entfielen Mittel in Höhe von etwa 2,1 Mio. € auf Vorhaben zur Erfassung und der Vorhersage der Naturbedingungen im Küstenbereich und nochmals knapp 0,5 Mio. € auf Projekte der auslaufenden InnoRegio-Initiative in Mecklenburg-Vorpommern.

In 2005 ist gegenüber dem Vorjahr eine Konzentration auf 19 neu bewilligte maritime Einzel- und Verbundforschungsvorhaben (mit insgesamt 50 Teilprojekten) mit höheren durchschnittlichen Budgets zu verzeichnen. Hiervon erstrecken sich zwölf Teilvorhaben auf die Meerestechnik, während 32 Teilvorhaben (inkl. fünf InnoRegio-Projekten) schiffbauliche Fragestellungen behandeln, die sich im Wesentlichen auf die Forschungsschwerpunkte Grundlagen der Schiffstechnik sowie Schiffsfertigungs- und Schiffsbetriebstechnik erstrecken.

54 % der Fördermittel erhielt der wissenschaftliche Bereich (Hochschulen und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen), gefolgt von Industrieunternehmen (Werften und Zulieferer mit 25 %). Die restlichen 21 % entfielen auf Ingenieurbüros/Consultants, Versuchsanstalten und Klassifikationsgesellschaften. Positiv ist zu vermerken, dass der überwiegende Anteil der nicht-industriellen Fördermittel in Verbundvorhaben gebunden ist, die eine deutliche Industriebeteiligung bei der Definition und Durchführung der Projekte aufweisen, so dass eine hohe wirtschaftliche Wirksamkeit der FuE-Ergebnisse zu erwarten ist.

Eine deutliche Orientierung von FEI-Aktivitäten auf industrielle Anforderungen wird zukünftig auch dadurch befördert werden, dass die schiffs- und meeres-technische FuE-Förderung des BMBF im Zuge der Umstrukturierung der Ministerien in das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMW) überführt wird. Die Vereinigung von Forschungs- und Innovationsförderung unter einem Dach bietet exzellente Voraussetzungen für die Umsetzung einer

durchgängigen maritimen Innovationsstrategie, die von der universitären Grundlagenforschung, über industrielle Forschung bis zur Umsetzung in marktfähige und beschäftigungswirksame Produkte und Verfahren reicht und zugleich die administrativen Abläufe branchengerecht ausrichtet.

Um diese Verbesserungspotenziale nutzen zu können, müssen die zur Verfügung stehenden Instrumente jedoch verlässlich budgetiert sowie europaweit einheitlich implementiert werden. Neben dem in Aussicht gestellten Mittelzuwachs im verlängerten Forschungsprogramm von etwa 20 Mio. € in 2006 auf ca. 27 Mio. € in 2009 gilt es, maritimen Forschungsbedarf als Bestandteil des Aktionsplans „High-Tech Strategie Deutschland“ zu verankern. Schiffbau und Meerestechnik sind integrative Branchen, die bei der Produktion genau die prioritären Spitzen- und Querschnittstechnologien (wie Materialforschung, Nanotechnologie, Mikrosystemtechnik, IuK-Technologie, Mechatronik oder Energie- und Umwelttechnik) einsetzen, die durch den Aktionsplan gestärkt werden sollen.

Alle maritimen Sektoren sind von herausragender Bedeutung für die weltweite Versorgung mit Rohstoffen, Energie und Nahrungsmitteln. Dem Verkehrsträger Schiff kommt hierbei eine Schlüsselstellung für die Lösung von Transportproblemen zu, wobei der Seetransport dem Luft- und Landverkehr hinsichtlich Umweltverträglichkeit überlegen ist. Die Meere sind entscheidend für die klimatische Entwicklung unseres Planeten und sind dennoch vielfach noch genauso unerforscht und unzugänglich wie der Weltraum. Daher gehören Schiffbau und Meerestechnik mindestens gleichrangig neben Luft- und Raumfahrttechnik in jede Prioritätenliste nationaler Forschungsschwerpunkte.

Seit Anfang 2005 wird auch in Deutschland die Bezuschussung der auftragsbezogenen Entwicklung von innovativen Typschiffen und Investitionen in die Prozessoptimierung in der Schiffbauproduktion mit dem Programm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ des BMW umgesetzt.



Eisrand-Forschungsschiff „Maria S. Merian“, 5.300 GT

Bisher wurden 26 Innovationsvorhaben beantragt, von denen bis Ende 2005 acht Projekte bewilligt werden konnten. Nach Untersuchungen des VSM sind bei Werften und Schiffbauzulieferern weitere 17 Projekte in Vorbereitung. Diese Vorhaben, die für die Verwirklichung des „intelligenteren Schiffes“ und der wissensbasierten Schiffbauproduktion mit modernen High-Tech-Werkzeugen entscheidend sind, repräsentieren ein Innovationsvolumen von rund 350 Mio. €, das zu mindestens 80 % von der Industrie getragen wird.

Angesichts der in der PwC/TUHH-Studie festgestellten Investitionsschwäche der deutschen Werften muss der durch die EU-Rahmenbestimmungen gesetzte Spielraum vollständig ausgenutzt werden.

Daher ist es nicht zielführend, die zulässige Beihilfeintensität durch eine bedingte Rückzahlbarkeit zu unterschreiten und damit zugleich den administrativen Aufwand in der Programmdurchführung zu erhöhen. Nur mit entsprechenden Modifikationen der nationalen Innovationsrichtlinie und flankierenden Maßnahmen zur Stärkung der industriellen Innovationsbudgets kann das aussichtsreiche Feld der Prozessinnovationen aktiviert werden. Bislang entfallen jedoch 71 % der nachgefragten Fördermittel auf den Bereich der Typschiff- und Komponentenentwicklung.

Die Budgetierung des Innovationsprogramms muss sich daher zukünftig stärker an der Produktionsweise und Investitionsfähigkeit der Branche ausrichten. Ein Haushaltsansatz von rund 60 Mio. € für den



Modellversuch zur Propelleranströmung bei einem Binnenschiff

Zeitraum 2006 - 2009, der nach Regierungsentwurf für das BMWi-Programm vorgesehen ist, wird nur für die Flankierung der notwendigen Produktverbesserungen ausreichen. Diese Bestandsaufnahme zur Anlaufphase des neuen Innovationsförderprogramms stimmt mit den Handlungsempfehlungen der PwC/TUHH-Studie überein, die ein deutlich höheres Investitions- und Fördervolumen fordert, wenn ein nachhaltiger, strukturverändernder Effekt erreicht werden soll, der die internationale Wettbewerbsfähigkeit deutscher Werften auch nach 2010 sicherstellt.

Vor dem Hintergrund der hohen jährlichen Beihilfen, die von anderen europäischen Schiffbaunationen bei der Kommission notifiziert wurden, besteht allerdings die Gefahr, dass die deutsche Schiffbauindustrie nicht nur hinter der subventionierten ostasiatischen Konkurrenz, sondern auch im innereuropäischen Wettbewerb zurückfällt. Hier muss die Bundesregierung schnell gegensteuern, um für den deutschen Schiffbau Kompetenzverlust und Arbeitsplatzabbau abzuwenden.

Gewerbliche und akademische Ausbildung

Die Nutzung von Innovationspotenzialen kann nur dann gelingen, wenn die Verfügbarkeit von quali-

fizierten Mitarbeitern für die Industrie sichergestellt wird. Ohne gut ausgebildete Facharbeiter und hoch qualifizierte Ingenieure wird es keine nachhaltig wissensbasierte Schiffbauproduktion geben. Eine langfristig angelegte Personalentwicklungsstrategie ist ein wichtiger Baustein der Initiative „LeaderSHIP Deutschland“, um den strukturellen, demographischen und konjunkturellen Ingenieurbedarf decken zu können. Die Industrie bildet daher in gewerblichen und kaufmännischen Berufen engagiert aus.

Die hohe Innovationstätigkeit hat den Ingenieurbedarf der Branche strukturell steigen lassen. Der Ingenieuranteil an der Gesamtbelegschaft der Werften hat sich in den letzten 20 Jahren auf gut 13 % vervierfacht.

Auf deutschen Werften und im engeren Kreis der Schiffbauzulieferindustrie arbeiten derzeit etwa 6.000 Ingenieure aller Fachrichtungen. Hiervon sind gut 22 % älter als 55 Jahre und sind somit in den nächsten zehn Jahren zu ersetzen. Bei diesem demographisch bedingten Nachwuchsbedarf ist bei den Anforderungsprofilen zudem eine Bedarfsverlagerung von den praxisnahen Fachkenntnissen hin zum wissenschaftlichen Methodenwissen zu verzeichnen.

Unabhängig von einem zurzeit auch konjunkturell hohen Ingenieurbedarf aller Fachrichtungen stehen der hohen Nachfrage an Jungingenieuren stagnierende Absolventenzahlen gegenüber. Der Nachwuchsbedarf der Branche übersteigt z. B. in der Fachrichtung Schiffbau und Meerestechnik (ca. 120 p. a.) deutlich das Angebot an Absolventen (ca. 70 p. a.). Entgegen dem Spartrend an einigen Universitäten ist es daher notwendig, die schiffstechnischen Hochschulkapazitäten auszubauen. Um für den Nachwuchs attraktiv zu bleiben, ist eine geographische und inhaltliche Hochschulvielfalt gefragt, die das Interesse an maritimen Themen von der Küste in das Hinterland bringt.

Die Förderung von Hochschulkooperationen kann dabei helfen, maritime Studieninhalte und -standorte zu erhalten. Sofern die schiffstechnische Ingenieurausbildung nicht an den sechs existierenden Stand-

orten vorgehalten werden kann, sollte eine kapazitätsneutrale Konzentration der Ausbildungsstätten angestrebt werden. Letztlich muss durch länderübergreifende Zusammenarbeit eine Effizienzsteigerung in der maritimen Ausbildung erreicht werden, die die Studiendauern verkürzen und die jährliche Absolventenzahl nachhaltig erhöhen kann.

Eine engere Abstimmung zwischen den Ländern, Hochschulen und der Wirtschaft ist auch bei der Einführung des Bachelor- und Mastersystems in den Schiffbau erforderlich. Konsekutive Studienmodelle werden nur dann als Instrument zur Internationalisierung und Flexibilisierung der Hochschulausbildung erfolgreich sein, wenn bei der Implementierung eine Niveauabsenkung für die Absolventen vermieden werden kann. Um einen Kompetenzverlust in der Industrie zu vermeiden, muss ein berufsqualifizierender Bachelor-Abschluss an Fachhochschulen und Universitäten implementiert werden, der theoretische und praktische Qualifikationen im Umfang des bisherigen FH-Studiums vermittelt. Weiterhin sollten keine Beschränkungen beim Übergang vom Bachelor- zum Masterprogramm aufgebaut werden.

Im Wettbewerb um den knappen Ingenieur Nachwuchs setzt der Schiffbau auf innovative Ausbildungsformen, die eine enge Branchenidentifikation und frühe Bindung zum Unternehmen fördern. Hierzu wird die breite Einführung doppelqualifizierender Ausbildungsformen in den Schiffbau konsequent fortgesetzt. Mittlerweile werden flächendeckend Ausbildungsplätze in dualen Studiengängen angeboten, die in einer vertraglichen Bindung zwischen Unternehmen und Studenten einen zügigen Bachelor-Abschluss mit einem Facharbeiterbrief verbinden.

Die deutschen Werften bilden weiterhin in mehr als 20 gewerblichen und kaufmännischen Berufen aus und bieten den neuen Facharbeitern im Anschluss an eine erfolgreiche Ausbildung attraktive Arbeitsplätze an. Die allermeisten Unternehmen bilden nach wie vor über den eigenen Bedarf aus und leisten damit ihren Beitrag zum „Nationalen Pakt für Ausbildung und Fachkräftenachwuchs in Deutschland“. Hierdurch

konnte die Ausbildungsquote der Werften in den letzten Jahren kontinuierlich gesteigert werden und liegt nunmehr bei über 6 %.

Das Ausbildungsniveau ließe sich durchaus noch weiter erhöhen, wenn durch flankierende staatliche Maßnahmen die Ausbildungsfähigkeit der Schulabgänger verbessert werden könnte. Deutliche Mängel bei den sprachlichen, mathematischen und naturwissenschaftlichen Basisqualifikationen müssen abgebaut werden, um einen Ausbildungserfolg in den anspruchsvollen Facharbeiterberufen der Schiffbauindustrie zu ermöglichen.

Finanzielle Rahmenbedingungen

Nach Aussage der Studie von PwC/TUHH sind die steuerlichen Rahmenbedingungen ein wichtiger Faktor im internationalen Wettbewerb. Verschiedene steuerliche Änderungen in der jüngeren Vergangenheit haben sich jedoch nachteilig für den deutschen Schiffbau ausgewirkt, da sie die schiffbauspezifischen Besonderheiten und Risiken unzureichend berücksichtigen. Hierzu gehört vor allem die lange Projektdauer, die zudem mit hohen Entwicklungskosten und erheblichen technischen und wirtschaftlichen Risiken bei einer oft nur unzureichenden Eigenkapitalausstattung verbunden ist.

Zu den gesetzgeberischen Maßnahmen, die den Schiffbau besonders getroffen haben, zählt insbesondere die bereits 2003 eingeführte Mindestbesteuerung, die mit erheblichen Einschränkungen des Verlustvortrages verbunden ist. Die nur noch eingeschränkte Verrechnungsmöglichkeit der schiffbautypischen Anfangsverluste bei jahresübergreifenden Projekten führt dazu, dass eine Verrechnung mit den eventuellen Gewinnen aus der Serie nur noch begrenzt möglich ist und der Werft fortlaufend Liquidität entzogen wird.

In der Studie von PwC/TUHH wird daher zutreffend eine werftenspezifische Korrektur der Mindestbesteuerung vorgeschlagen. Der VSM hat hierzu gemeinsam mit PwC einen Vorschlag ausgearbeitet,

nach dem Anlaufkosten bei Fertigung von Kleinserien in begrenztem Umfang als Verluste vorgetragen werden können. Als weiterer Ansatz wird vorgeschlagen, dass Anlauf- bzw. Entwicklungskosten bei einer über mehrere Abrechnungszeiträume laufenden Fertigung einer Serie im Rahmen einer Bilanzierungshilfe aktiviert werden können, die bei Fertigstellung aufzulösen ist. Hierdurch wird eine Verstetigung der Ergebnisse während der Serie erreicht. Hierzu bedarf es zwar einer gesetzlichen Änderung, gleichwohl kann auf das bereits vorhandene Instrumentarium des HGB und EStG zurückgegriffen werden.

Schiffbauprojekte sind zudem durch ein hohes technisches und wirtschaftliches Risiko gekennzeichnet. Hierfür sind entsprechende Rückstellungen in der Bilanz zu bilden. Seit dem Verbot der Bildung von Drohverlustrückstellungen in der Steuerbilanz ist ein

bis dahin wirkungsvolles Instrument entfallen. Die Studie von PwC/TUHH schlägt daher eine begrenzte Wiedereinführung sowie eine erweiterte Möglichkeit zur Bildung von Garantierückstellungen vor. Auch dieser Ansatz ist von Seiten des VSM aufgegriffen und fortentwickelt worden. Zur Vereinfachung des Verfahrens gegenüber den Finanzbehörden wird die Möglichkeit einer Pauschalrückstellung ohne entsprechenden Nachweis in Höhe von 2 % der Umsätze vorgeschlagen. Die Regelung sollte auf Kleinserien bzw. größere Einzelprojekte beschränkt sein. Der VSM hat hierzu gemeinsam mit PwC einen konkreten Formulierungsvorschlag ausgearbeitet, der im Erlasswege realisiert werden könnte.

Der VSM plädiert außerdem für wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen bei der Versicherungssteuer für Schiffsneubauten und Reparaturen. Da die



Containerschiff „Maersk Nagoya“, 25.750 GT, 2.524 TEU

Versicherungssteuer zurzeit 16 % (demnächst 19 %) beträgt, handelt es sich um einen wichtigen Kostenfaktor für die Werften. Dieser wiegt umso schwerer, als Konkurrenten im europäischen Ausland einer deutlich geringeren Besteuerung unterliegen. Dabei werden Neubauten und Reparaturen unterschiedlich beurteilt: Bei einer Reparatur oder einem Umbau ist das Schiff in der Regel bereits in einem ausländischen Register eingetragen, so dass für die Versicherungssteuer der ausländische Registerstaat maßgeblich ist. Nach Auffassung des VSM kann für Neubauten nichts anderes gelten, da das Schiff in der Regel ebenfalls in ein ausländisches Register eingetragen wird und dieses bereits bei Vertragsschluss feststeht. Ein sachlicher Grund, warum Reparaturen und Neubauten unterschiedlich behandelt werden, ist jedenfalls nicht ersichtlich. Der VSM setzt sich daher für eine entsprechende Klarstellung im Erlasswege ein.

Im gesetzgeberischen Bereich konnte die noch von der alten Regierung geplante und auf dem „Jobgipfel“ beschlossene nachdrückliche Senkung der Körperschaftssteuer wegen der vorgezogenen Neu-

wahlen nicht mehr realisiert werden. Dies ist insofern zu bedauern, da hiermit ein wichtiger Schritt zur notwendigen Entlastung der Unternehmen hätte gemacht werden können. Auch wenn der Koalitionsvertrag eine deutliche Aussage zur Notwendigkeit einer Unternehmenssteuerreform enthält, wird dieses Projekt nach dem jetzigen Stand nicht vor 2008 in Angriff genommen werden.

Positiv ist anzumerken, dass die neue Regierung die bereits in der vergangenen Legislaturperiode begonnene Initiative zur Wiedereinführung des § 6b EStG aufgenommen und zu Ende geführt hat. Hierfür hatten sich insbesondere der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) und auch der VSM eingesetzt. Kern dieser Gesetzesänderung ist, dass stille Reserven bei Verkauf eines alten Binnenschiffes und Investition in ein neues Binnenschiff steuerfrei übertragen werden können. Der VSM sieht hierin einen wirksamen Beitrag zur Standortsicherung und Modernisierung der deutschen Binnenschiffsflotte, von der hoffentlich auch die deutschen Binnenschiffswerften profitieren werden. Hierzu bedarf es flankierend weiterer Maßnahmen (siehe Kapitel III. 2.)



Containerschiff „Marguerite A“, 17.665 GT, 1.529 TEU

Im Finanzierungsbereich bereitet nach Aussage der PwC/TUHH-Studie die Auftrags- und Investitionsfinanzierung vielen deutschen Werften Schwierigkeiten. Dies gilt sowohl für die Bereitstellung der nötigen Eigenmittel als auch die Darlehensfinanzierung durch Banken. Voraussetzung für die Realisierung von Schiffbauprojekten ist vor allem eine gesicherte Bauzeitfinanzierung, mittels Vertragsgarantien (Bürgschaften) und Instrumenten zur Avalsicherung für Anzahlungen und Vertragserfüllung.

Für die Schiffbauindustrie hat die Bereitstellung geeigneter Instrumente zur Erhaltung der Akquisitionsfähigkeit höchste Priorität. Begrüßt wird daher die in der Studie vorgeschlagene und bereits erfolgte Erweiterung der Exportgarantien um eine Avaldeckung, die in der Praxis positiv aufgenommen wurde. Zusätzlich hierzu sollte die Initiative zur Einrichtung eines europäischen Garantieinstrumentes fortgeführt werden. Auch wenn die Gespräche mit der EIB bisher nicht erfolgreich waren, wird es grundsätzlich begrüßt, dass sich Kommissions-Vizepräsident Verheugen im Rahmen der Fortführung der „LeadersHIP 2015“ Initiative dieses Themas angenommen hat.

Hohe Priorität hat für die Werften die Erarbeitung eines wettbewerbsfähigen CIRR-Instrumentariums, das die Finanzierung von Schiffsneubauten auf Basis der „Commercial Interest Reference Rate“ ermöglicht. Die neue Richtlinie sollte nicht als Beihilfe, sondern als Gewährleistungsinstrument gestaltet sein, keine „Deckelung“ beinhalten und eine angemessene Risikodotierung vorsehen. Dies ist dringend erforderlich, um Wettbewerbsnachteile der deutschen Werften gegenüber ihren ausländischen Konkurrenten zu vermeiden, die ihren Kunden derartige Finanzierungen anbieten können.

Arbeitskosten

In der Studie von PwC/TUHH wird zutreffend festgestellt, dass die deutschen Lohn- und Lohnnebenkosten im internationalen Vergleich sehr hoch sind. Die Mischung aus Flächentarifvertrag und unternehmensspezifischen Ergänzungsregelungen ermöglicht eine gewisse Flexibilität bei der Lohnfindung und bei der Etablierung flexibler Arbeitszeitmodelle. Der konstruktive Dialog mit dem Sozialpartner sollte daher fortgesetzt werden. Wenn auch der Wettbewerb mit asiatischen und osteuropäischen Konkurrenten nicht durch eine generelle Absenkungskonkurrenz gewonnen werden kann, können in Einzelfällen jedoch Begrenzungen und auch situationsgerechte Anpassungen erforderlich sein.

Ein großes Potenzial zur Absenkung der Arbeitskosten besitzen Maßnahmen zur Erhöhung der Arbeitsproduktivität, z. B. in der Einrichtung eines Beschäftigungspools, Optimierung der Produktionsabläufe und Einführung von Fertigungsbudgets. Begrüßt wird die Bereitschaft der Politik, eine Machbarkeitsstudie für den Beschäftigungspool zu fördern. Die Antragstellung wird in Kürze erfolgen. Sofern eine Bewilligung erfolgt, kann zeitnah mit dem Aufbau einer IT-Plattform begonnen werden. Erforderlich ist zudem eine weitere Förderung des Pools, insbesondere für das angestrebte maritime Qualifizierungsprogramm.

Damit die vorhandenen tariflichen Regelungen den speziellen Anforderungen der Werften gerecht werden, ist eine branchenbezogene Ergänzung zum bestehenden Flächentarifvertrag mit Schwerpunkt auf produktivitätssteigernden Maßnahmen anzustreben. Hierzu gehören: Arbeitszeitflexibilisierung, Ausgleichskonten für Mehr- und Minderarbeit, Ausgleichszeiträume (Jahres- bzw. Lebensarbeitszeit), Vereinbarung von Budgetgarantien, variable Gestaltungsmöglichkeiten von Sonderzahlungen in Abhängigkeit vom wirtschaftlichen Ergebnis, erleichterter Austausch von Arbeitskräften sowie flexiblere Gestaltung von Befristungsmöglichkeiten.

Die Industrie wird durch kontinuierliche Investitionen in Sachanlagen, Betriebsausrüstung und neue Technologien, Innovationen und moderne Produkte sowie in Ausbildung und Qualifizierung ihren Beitrag zur Sicherung der Beschäftigung leisten. Der Sozialpartner ist aufgefordert, die Anstrengungen der Industrie zu unterstützen und an der Weiterentwicklung des Systems von Ergänzungstarifverträgen sowie am Ausbau der Rahmenbedingungen für betriebsindividuelle Lösungen mitzuarbeiten. Daher sollten gemeinsam mit dem Sozialpartner flexible tarifvertragliche Bausteine insbesondere für die Bereiche Budgetgarantien, Flexibilisierung der Arbeitszeit und Ausgleichsmöglichkeiten sowie Flexibilisierung von Sonderzahlungen formuliert werden.

Die Politik muss bei der Reduzierung der Arbeitskosten vor allem einen Beitrag zur Senkung der Lohn-

nebenkosten leisten. Wünschenswert ist außerdem eine Flexibilisierung des Arbeitsrechts, insbesondere in Bezug auf Kündigungsschutz und Befristungsmöglichkeiten, sowie die Schaffung der erforderlichen Rahmenbedingungen für innovative Arbeitszeit- und Beteiligungsmodelle (Lebensarbeitszeit, Investiventgelt), einschließlich staatlicher Absicherungsinstrumente.

Investitionen im Marineschiffbau

Nach Aussage der Studie von PwC/TUHH sichern die Aufträge der Deutschen Marine für die deutschen Werften nicht nur eine Grundauslastung, sie sind als Referenz auch unabdingbar für deren internationale Wettbewerbsfähigkeit („parent navy“). Der aktuelle Bundeswehrplan sieht jedoch einen starken Rückgang der Ausgaben bis 2008 vor. Investitionen in Marineschiffe werden bislang ausschließlich über den Bundeshaushalt finanziert. Insofern wird eine Diskus-

sion von alternativen Finanzierungsformen (z. B. Leasing) empfohlen. Hierbei könnte auch dem grundsätzlichen Interesse der Deutschen Marine an kürzeren Investitionszyklen Rechnung getragen werden.

Die Notwendigkeit einer Haushaltskonsolidierung hinterlässt auch im Verteidigungsetat deutliche Spuren. So wurde von der Bundesregierung ein Haushaltsentwurf des Bundesministers der Verteidigung beschlossen, der für 2006 mit 23,9 Mrd. € zwar auf Vorjahresniveau liegt, nicht aber die sicherheits- und beschaffungspolitischen Erfordernisse widerspiegelt. Die zahlreichen internationalen Einsätze der Bundeswehr im Rahmen von UN- und Bündnisaufgaben stellen hohe Anforderungen an Personal und Gerät auch der Deutschen Marine. Deshalb ist es notwendig, die Investitionen in diesem Bereich weiter voranzutreiben. Tatsächlich ist jedoch vorgesehen, den Investitionsanteil des Verteidigungsetats gegenüber dem Vorjahr zu reduzieren.



„U 33“ auf Probefahrt in der Kieler Förde



Aufsetzen der Decksaufbauten auf eine Korvette der Klasse K-130

Der vom Bundeskabinett beschlossene Zuwachs des Verteidigungsetats um jährlich 300 Mio. € bis zum Jahr 2009 wird allein durch die Erhöhung der Mehrwertsteuer um 3 % ab 2007 überkompensiert. Von einer real wirksamen Erhöhung sind diese Beschaffungsansätze daher noch weit entfernt.

Derzeit legt die Planung der Marine, ebenso wie die Industrie, ihr Hauptaugenmerk auf die zügige Umsetzung wesentlicher Beschaffungsvorhaben, wie die Projekte Fregatte F 125 (vier Einheiten), zweites Los U-Boot Klasse 212 A (zwei Einheiten). Angeregt wird zudem die baldige Vergabe des dritten und vierten Einsatzgruppenversorgers (EGV) und verlegbarer Einheiten für die Minenabwehr (Drohnen, Autonome Unterwasserfahrzeuge).

Um zusätzliches Kapital der privaten Wirtschaft und deren Fähigkeiten für die Bundeswehr nutzbar zu machen, werden die erweiterte Kooperation mit der

Wirtschaft, Privatisierungen und öffentlich-private Partnerschaften im Koalitionsvertrag als geeignete Instrumente genannt. Entscheidende Kriterien sollen der Effizienzgewinn für die Bundeswehr sowie die Entlastung von Aufgaben sein, die nicht zu den Kernaufgaben gehören. Soweit notwendig, soll das Haushalts- und Vergaberecht entsprechend angepasst werden.

Die deutsche Marineschiffbauindustrie steht dem Einsatz flexibler und innovativer Finanzierungsinstrumente zur Beschaffung von wehrtechnischem Gerät grundsätzlich positiv gegenüber. Diese können eine für Marine und nationale Industrie gleichermaßen optimierte Beschaffung ermöglichen und dabei dem Verlust von Kernfähigkeiten durch zu lange Beschaffungszyklen begegnen. Sie erweitern den Einsatz von Haushaltsmitteln über Jahrestriegen hinaus, um dem Bedarf der Deutschen Marine nach modernen Plattformen und Marinegerät zu entsprechen und der deutschen Schiffbauindustrie eine

ausreichende Grundausrüstung zum Erhalt wesentlicher Kernfähigkeiten und Exportreferenzen geben zu können.

Die Grundlagen hierfür sollten durch ein Gutachten aufbereitet werden, in das rechtliche, wirtschaftliche und internationale Wettbewerbsaspekte Eingang finden sollten. Ein entsprechendes Gutachten des BMWi mit dem Arbeitstitel „Alternative Finanzierung

gen bei der Beschaffung von Ausrüstungsgütern durch die Bundeswehr – Möglichkeiten der Nutzung öffentlicher und privater Finanzierungskonzepte unter industriepolitischen Gesichtspunkten“ soll Alternativen zum bestehenden Preis- und Haushaltsrecht aufzeigen und eine Stärkung der deutschen wehrtechnischen Industrie unter Einbeziehung internationaler Vergleiche für neue innovative Finanzierungsformen thematisieren.



SWATH Lotsentender „Cetus“, 228 GT

2. Internationale Schiffbaupolitik

WTO-Verfahren EU ./ Korea

Bereits im Oktober 2000 hatte der europäische Schiffbauverband CESA Beschwerde wegen unlauterer Handelspraktiken Koreas zur Unterstützung seiner Werften eingelegt. Diese betrafen im Wesentlichen staatliche Exportfinanzierungsprogramme sowie Umstrukturierungsbeihilfen durch

staatliche Banken zugunsten Not leidender Werften. Das daraufhin seitens der EU-Kommission eingeleitete Untersuchungsverfahren kam zu dem Ergebnis, dass die genannten Beihilfen verbotene bzw. anfechtbare Subventionen nach dem WTO-Antisubventionsübereinkommen darstellen und hiervon schädigende Auswirkungen für die europäische Schiffbauindustrie ausgehen. Die EU leitete daraufhin im Juli 2003 das Streitbeilegungsverfahren vor der WTO ein.



Containerschiff „Maersk Rundvik“, 14.072 GT, 1.223 TEU

Die WTO hat im März 2005 ihren Abschlussbericht vorgelegt. Er kommt zu dem Ergebnis, dass die beanstandeten Exportfinanzierungsprogramme (Anzahlungsgarantien, Ausfuhrdarlehen, Bauzeitfinanzierungen) der staatlichen koreanischen KEXIM-Bank als solche nicht gegen das WTO-Antisubventionsübereinkommen verstoßen. Beanstandet wird allerdings eine größere Anzahl individueller Transaktionen unter diesen Programmen, die zu nicht-marktkonformen Bedingungen erfolgten und daher verbotene Beihilfen nach den Vorschriften der WTO darstellen.

Nicht durchdringen konnte die EU mit ihrem Vorwurf, dass die an drei Werften gewährten Restrukturierungsbeihilfen durch staatliche Banken anfechtbare Subventionen nach den WTO-Regeln darstellen. Auch wenn durchaus Anzeichen für eine Schädigung der europäischen Schiffbauindustrie bestehen, konnte nach Auffassung der WTO kein hinreichender Nachweis dafür erbracht werden, dass die Restrukturierung zu nicht-marktkonformen Bedingungen erfolgte.

Der Bericht schließt mit der Aufforderung an Korea, die beanstandeten Beihilfen binnen einer Frist von 90 Tagen zurückzunehmen. Eine Aufforderung zur Rückzahlung enthalten die Empfehlungen der WTO nicht. Da die EU davon Abstand genommen hat, ein Berufungsverfahren durchzuführen, ist der Spruch der WTO mittlerweile rechtskräftig geworden. Eine Überprüfung der Umsetzung wird auf den regelmäßig stattfindenden Sitzungen des Streitbeilegungsgremiums erfolgen.

Signifikante Auswirkungen auf die koreanische Schiffbauindustrie dürften sich aus den Empfehlungen der WTO kaum ergeben. Da es sich bei den beanstandeten Exportfinanzierungen größtenteils um bereits abgewickelte Aufträge handelt, stellt sich die Frage, welche praktische Relevanz die Aufforderung zur Zurücknahme der Beihilfen hat.

Schwerer wiegt allerdings, dass sich aus dem Bericht keine grundlegenden politischen Auswirkungen ergeben dürften. Die Erwartung der EU-Kommis-

sion und von CESA war, dass das Verfahren Signalwirkung auf die laufenden Verhandlungen zu einem neuen OECD-Schiffbauübereinkommen haben würde und so ein wichtiger Schritt zur Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen im Weltschiffbau hätte getan werden können. Diese Erwartungen haben sich leider nicht erfüllt.

Offensichtlich ist auch, dass die Handelsregeln der WTO nur unzureichend geeignet sind, den Wettbewerbsverzerrungen im Weltschiffbau adäquat zu begegnen. Unfaire Preispraktiken im Schiffbau lassen sich mit den allgemeinen Antidumpingregeln, die eher auf den Import im herkömmlichen Sinn zugeschnitten sind, nicht lösen. Schiffe werden jedoch nicht „importiert“, sondern von der Werft an den Kunden abgeliefert und anschließend in internationale Fahrt gesetzt. Zudem zielen die WTO-Regeln auf die Subventionierung von Produkten und nicht der Produzenten, was im Schiffbau der häufigere Fall ist. Schließlich regelt die WTO direkte staatliche Stützungsmaßnahmen und nicht Praktiken staatlicher oder staatlich kontrollierter Banken, wie dies in Korea der Fall ist. All dies unterstreicht die Notwendigkeit eines weltweit verbindlichen Abkommens zur Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen im Weltschiffbau.

Korea leitete seinerseits ein Verfahren gegen die EU ein, das sich gegen die EU-Verordnung zur Einführung befristeter Schutzmaßnahmen sowie die hierauf basierenden nationalen Programme richtete. In dem hierzu nunmehr ebenfalls vorliegenden Abschlussbericht hat die WTO die Beschwerde Koreas weitestgehend zurückgewiesen. Insbesondere handelt es sich nach Auffassung der WTO dabei nicht um Beihilfen, die mit den Maßgaben des GATT 1994 oder dem Antisubventionsübereinkommen unvereinbar sind. Einen Verstoß sieht die WTO allerdings im Hinblick auf das Streitbeilegungsübereinkommen, das die Ergreifung einseitiger Maßnahmen vor Abschluss eines Streitbeilegungsverfahrens verbietet. Die EU wird daher aufgefordert, ihre Maßnahmen in WTO konformer Weise anzupassen. Da das Urteil erst nach Auslaufen der befristeten Schutzmaßnahmen (31. März 2005) rechtskräftig geworden ist, ergeben sich hieraus

jedoch keine einschneidenden Konsequenzen, zumal der Bericht keine Aussagen über eine rückwirkende Beseitigung der Folgen enthält.

Schiffbauübereinkommen der OECD

Die OECD hatte im Dezember 2002 ihre Arbeiten an einem neuen Übereinkommen zur Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen im Weltschiffbau wieder aufgenommen. Seitdem haben mehrere Verhandlungsrunden innerhalb der hierfür eingesetzten Sonderverhandlungsgruppe bei der OECD stattgefunden. Dabei konnten Fortschritte – wenn überhaupt – nur zum Verbot staatlicher Unterstützungsmaßnahmen erzielt werden. Unverändert schwierig gestalten sich die Verhandlungen über einen Mechanismus gegen schädigende Preisgestaltungen im Schiffbau, der insbesondere von Korea und auch China blockiert wurde. Die EU und auch die europäische Schiffbauindustrie haben in den Verhandlungen verdeutlicht, dass

ein effektiver Mechanismus gegen Dumpingpraktiken im Schiffbau unverzichtbarer Bestandteil eines Übereinkommens ist.

Aber auch von einem effektiven Instrument gegen staatliche Unterstützungsmaßnahmen ist der aktuelle Verhandlungsentwurf weit entfernt. Die verbotenen Beihilfen beschränken sich auf nur einige wenige Tatbestände, während der Katalog der erlaubten Beihilfen relativ umfassend ist. Hierzu sollen nunmehr auch Rettungsbeihilfen zählen, was das Abkommen deutlich schwächen würde. Gerade Rettungsbeihilfen gehören zu den am weitesten verbreiteten und zu den schwerwiegendsten staatlichen Unterstützungsmaßnahmen. Zudem hat China seinen Beitritt zu dem Übereinkommen von weitreichenden Bedingungen abhängig gemacht. Sie hätten eine weitgehende Freistellung Chinas von den wichtigsten Verbotstatbeständen für einen Zeitraum von zehn Jahren bedeutet, was für die EU nicht akzeptabel war.



Containerschiff „Sinotrans Tianjin“ 28.400 GT, 2.749 TEU

Da bei den Hauptprotagonisten nur wenig Bereitschaft zu Zugeständnissen erkennbar war und sämtliche Kompromissvorschläge der OECD keinen entscheidenden Durchbruch brachten, wurde die letzte Verhandlungsrunde im Dezember 2005 ohne Ergebnis abgebrochen und die weiteren Verhandlungen auf unbestimmte Zeit vertagt. Ob und wann die Verhandlungen wieder aufgenommen werden, ist zurzeit nicht absehbar. Eine Aufnahme soll erst dann erfolgen, wenn sich die Erfolgsaussichten entscheidend verbessert haben und die Parteien ihre Bereitschaft zu weiteren Verhandlungen angezeigt haben. Dies soll zunächst auf bilateraler Ebene weiter verfolgt werden. Auch hier ist im Moment jedoch keine Bewegung erkennbar, so dass mit einer Wiederaufnahme in naher Zukunft eher nicht zu rechnen ist.

Die Entwicklungen lassen auch die weiteren Aktivitäten der OECD im Bereich Schiffbau nicht unberührt. Der OECD Council hat angesichts der jüngeren Entwicklungen aber auch wegen zunehmender Haushaltszwänge entschieden, dass bis auf weiteres die Mittel für die Finanzierung der Aktivitäten der Arbeitsgruppe „Schiffbau“ gestrichen werden sollen. Für die Industrie waren diese Aktivitäten insbesondere wegen der statistischen Erhebungen über Kapazitäten, Bedarfsprognosen, nationale Schiffbauförderprogramme etc. von erheblicher Bedeutung. Zudem stellt die OECD trotz des vorläufigen Scheiterns des Übereinkommens ein wichtiges politisches Forum für den Schiffbau dar. Umso mehr ist es zu begrüßen, dass sich die wichtigsten OECD Schiffbauländer bereit erklärt haben, die vorläufige Fortführung der Aktivitäten der Arbeitsgruppe durch finanzielle Beiträge zu ermöglichen. Auch das BMWi hat seine Bereitschaft hierzu erklärt.

Forschung und Entwicklung im 6. Europäischen Rahmenprogramm

Industrielle Forschung, vorwettbewerbliche Entwicklung und auftragsbezogene Produkt- und Prozessinnovationen sind für europäische Werften Schlüsselaktivitäten, die bis zu 10 % des Umsatzes ausmachen. Angesichts der nach wie vor bestehenden weltweiten

Wettbewerbsverzerrungen sind Förderprogramme für Forschung, Entwicklung und Innovation (FEI) eine notwendige Rahmenbedingung, um im Schiffbau durch eine wissensbasierte Produktionsweise die Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern und zu mehr Beschäftigung und Wirtschaftswachstum beizutragen.

Europäische Förderprogramme leisten zunehmend Beiträge zur Finanzierung der schiffbaulichen Innovationsleistung. Im 6. Rahmenprogramm der Europäischen Gemeinschaft (6. RP) konzentrierte sich die maritime Forschung auf die Themen „Fortschrittliche Design- und Fertigungstechnik“ sowie die Bereiche „Umweltfreundliche und wettbewerbsfähige Transportsysteme“, „Integration und Verlagerung der Transportmodi“, „Erhöhung der Schiffssicherheit und Gefahrenabwehr“ sowie „Entwicklung eines europäischen Forschungsraums“. Dies zeigt die große Bandbreite der maritimen Forschungs- und Entwicklungstätigkeit, die sich auf alle im 6. RP ausgeschriebenen schiffstechnischen Bereiche erstreckt.

Die Bilanz der thematischen Priorität „Nachhaltiger Land- und Seeverkehr“ zeigt, dass sich der deutsche Zugang zum europäischen Rahmenprogramm gegenüber den Vorgängerprogrammen deutlich erweitert hat. Mit einer Fördermittelsumme von rund 162 Mio. € wurde die maritime Gesamtbewilligung des Vorläuferprogramms um ca. 50 % übertroffen. Unter den 50 maritimen Projekten stellt die Industrie mit rund einem Drittel die größte Teilnehmergruppe. Der maritime Sektor war mit sechs „Integrierten Projekten“ und drei „Exzellenznetzen“ auch bei den neuen Instrumenten des 6. RP erfolgreich. Bei diesen Förderinstrumenten konnten 57 % der Mittel akquiriert werden, während 43 % auf „Spezielle gezielte Forschungsprojekte“, „Koordinierungsmaßnahmen“ und „Spezielle Unterstützungsmaßnahmen“ entfielen.

Von den maritimen Fördermitteln konnten mehr als 32 Mio. € von deutschen Unternehmen und Forschungsinstitutionen gewonnen werden. Dieser erfreuliche Anteil von knapp 20 % bedeutet nicht nur

eine Verdopplung der nationalen Erfolgsquote, sondern dokumentiert auch eine Verstetigung der Anfangserfolge in den Vorjahren. Die Gründe hierfür liegen nicht nur in einer guten Industriebeteiligung, sondern auch darin, dass deutsche Unternehmen in zehn Vorhaben die Koordinatorenrolle einnehmen. Deutsche Schiffbauforscher sind mit mehr als 60 Unternehmen und Institutionen in 38 bewilligten Vorhaben vertreten.

Der Mittelrückfluss entspricht im 6. RP erstmals der wirtschaftlichen Bedeutung und dem technischen Leistungsvermögen des deutschen Schiffbaus und seiner führenden Position innerhalb der europäischen maritimen Industrie. Mit Frankreich (19 Mio. €) und Italien (15 Mio. €) folgen weitere bedeutende Schiffbaunationen auf den Plätzen 3 und 4. Das Vereinigte Königreich auf Platz 2 (mit 23 Mio. €) zeigt, dass auch im Dienstleistungssegment Fördermittel in erheblichem Umfang eingeworben werden können.

Forschungspolitische Flankierung

Um den Zugang der Unternehmen zu den europäischen Förderprogrammen weiter zu verbessern und um eine industriegerechtere Ausgestaltung der Arbeitsprogramme und Durchführungsbestimmungen zu erreichen, koordinieren Werften und Schiffbauzulieferer ihre internationalen Aktivitäten in den FuE-Ausschüssen COREDES und EMECRID. Der VSM, das Center of Maritime Technologies (CMT) und Mitgliedsunternehmen leisten einen aktiven Beitrag in beiden Gremien, die bei technisch-inhaltlich unterschiedlichen Schwerpunktsetzungen ihr politisches Vorgehen eng aufeinander abstimmen. Dies gilt auch für die inhaltliche und administrative Koordinierung der deutschen Verbundforschungsaktivitäten in den Rahmenprogrammen, die sehr erfolgreich vom CMT* in Zusammenarbeit mit dem VSM geleistet wird.

Das CMT hat auch die Daten zur Bilanz des 6. RP zur Verfügung gestellt.



Containerschiff „Barmbek“ 15.600 GT, 1.600 TEU

Um einen kontinuierlichen Dialog zu Forschungsthemen unter allen Beteiligten des maritimen Clusters zu etablieren, wurde Anfang 2005 die europäische Technologie-Plattform WATERBORNE^{TP} eingerichtet. Dieses sektorübergreifende Forschungsnetzwerk beschränkt sich auf der Hersteller- und Kundenseite nicht auf den Schiffbau, sondern umfasst auch meeres-technische Sektoren, wie z. B. die Öl- und Gasindustrie und die Fischerei. Die Plattform umfasst die produzierende Industrie (Werften, Schiffbau- und Offshorezulieferer), Endnutzer (Reeder, Öl- und Gasproduzenten), nationale Behörden, Klassifikationsgesellschaften, Hochschulen und Forschungsinstitute sowie Gewerkschaften und Nicht-Regierungsorganisationen.

In den ersten zwölf Monaten hat WATERBORNE^{TP} seine Fähigkeit unter Beweis gestellt, im Hinblick auf die Weiterentwicklung des europäischen Forschungsraums die zentralen technologischen Herausforderungen der maritimen Industrie und den gemeinschaftlichen Forschungsbedarf herauszuarbeiten und langfristige maritime Visionen zu formulieren. Mit der derzeitigen Weiterentwicklung der „Visions 2020“ in eine detaillierte „Strategic Research Agenda“ ist die Schiffbauindustrie gut gerüstet für die branchengerechte Ausgestaltung des 7. Rahmenprogramms.

Zusammen mit einer Budgeterhöhung und einer weiteren Optimierung der Durchführungsinstrumente im Hinblick auf kleine und mittlere Unternehmen (KMU) besitzen die Förderprogramme der EU das Potenzial, sich zu einer prioritären Triebfeder für maritime Innovationen zu entwickeln.

Innovationsförderung

Hierzu tragen auch die verbesserten europäischen Rahmenbedingungen für Beihilfen an den Schiffbau bei, die nunmehr die Förderung von Innovationsmaßnahmen auf Neubau- und Reparaturwerften bis zu einer Höchstintensität von 20 % zulassen. Förderfähig sind die Projektanteile, die sich auf die industrielle Anwendung verbesserter Produkte und Verfahren beziehen, die den Stand der Technik in der Schiff-

bauindustrie übertreffen und das Risiko eines technischen oder industriellen Fehlschlags beinhalten.

Nachdem Deutschland, Frankreich und Spanien nationale Innovationsprogramme erfolgreich implementiert haben, wird auch in Finnland, Polen und Rumänien eine Umsetzung vorbereitet. In den europäischen Nachbarländern notifizierte Förderprogramme schöpfen mit jährlichen Budgets im zweistelligen Mio. € Bereich den neuen Rechtsrahmen vollständig aus. Nur auf diese Weise wird es möglich sein, den Investitionsstau zu überwinden, um die Technologieführerschaft des europäischen Schiffbaus zu erhalten und die starke Position auf dem Markt für technisch anspruchsvolle Schiffe zu sichern. Daher ist die Verlängerung des bisher auf Ende 2006 befristeten Rechtsrahmens eine prioritäre Aufgabe der europäischen Schiffbaupolitik.

Entwicklungen in der IMO

Die technische Vorschriftenentwicklung auf dem Gebiet der Schiffssicherheit und des marinen Umweltschutzes war im Jahr 2005 in besonderem Maße im Fokus der europäischen Schiffbaupolitik. Wenngleich europäische Institutionen, insbesondere die „Generaldirektion Verkehr“ und die „Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs“ (European Maritime Safety Agency, EMSA), als regionale Gesetzgeber bzw. Kontrollinstanzen an Bedeutung gewinnen, ist die „International Maritime Organization“ (IMO) nach wie vor das zentrale Rechtsetzungsorgan für den Schiffbau, da nur auf einer völkerrechtlichen internationalen Grundlage eine homogene und wettbewerbsneutrale Umsetzung von Sicherheitsstandards möglich ist.

Die zunehmende Bedeutung der IMO für die Schiffbauindustrie ist jedoch nicht – wie in früheren Jahren – in erster Linie mit der erwünschten Anhebung des technischen Niveaus bei Transportsicherheit und Umweltschutz verbunden. Vielmehr ergibt sich zunehmend die Notwendigkeit, regulatorische Eingriffe in die erforderliche Produktionsautonomie der Werften abzuwenden.

Nach wie vor ist die verbindliche Verankerung eines hohen technischen Standards in der Schifffahrt ein wichtiger Eckpfeiler für die Wettbewerbsposition der europäischen Schiffbauindustrie, die weiterhin auf die Entwicklung von High-Tech-Lösungen für alle Transportaufgaben und Schiffstypen setzt. Während im Marktsegment der komplexen und werthaltigen Schiffstypen die Reeder einen hohen Standard auf freiwilliger Basis nachfragen, sind bei der Standardtonnage rechtlich verbindliche Anforderungen und ihre intensive Kontrolle unerlässlich, um eine Umsetzung des Standes der Technik in der Schifffahrt zu erzwingen. Nur auf einer transparenten, einheitlichen internationalen Rechtsgrundlage können deutsche und europäische Schiffbauer ihre Innovationen auch in zunehmende Weltmarktanteile umsetzen.

Die deutsche Schiffbauindustrie hat im Berichtsjahr wesentliche Beiträge in den relevanten Vorschriften entwickelnden Gremien geleistet. Der VSM repräsentiert nach wie vor CESA in der IMO und hat Zugang zur „Zentralkommission für die Rheinschifffahrt“ (ZKR), dem IMO Pendant für die Binnenschifffahrt (vgl. Kap. III.2.). Die nachfolgenden Absätze geben einen Überblick der schiffbaulichen IMO Vorschriftenentwicklung im Berichtszeitraum dieses Jahrbuchs.

Fortschritte auf dem Gebiet des Meeresumweltschutzes

Trotz erster Ratifikationen ist das für das Inkrafttreten des Übereinkommens über Kontrolle und Management von Schiffsballastwasser und Sedimenten notwendige Quorum von 30 Staaten, die mindestens 35 % der Welttonnage repräsentieren, bei weitem noch nicht erreicht. Ziel des Übereinkommens ist die Verhinderung der Verbreitung von schädlichen Organismen durch das Ballastwasser von Schiffen. Obwohl auch weiterhin die Frage der technischen Verfahren bei der Ballastwasserbehandlung offen ist, wird an dem politischen Ziel, das Übereinkommen zum 1.1.2009 in Kraft treten zu lassen, festgehalten.

Zur internationalen Handhabung des Schiffsrecycling vereinbarte die IMO die Schaffung eines neuen Übereinkommens bis 2008, das verbindliche Regeln für die entsorgungsgerechte Konstruktion von Schiffen sowie deren Recycling vorsehen. Neben einem Verwendungsverbot bzw. Limitierungsgebot für bestimmte Baustoffe wird das neue Regelwerk auch die Pflicht zur Inventarisierung aller über die Betriebsdauer des Schiffes verwendeten potenziell gefährlichen Stoffe beinhalten. Zudem sollen die Abwrackbetriebe ihre Fähigkeit zur fachgerechten Entsorgung der Materialien durch geeignete Zertifikate nachweisen. CESA setzt sich dafür ein, Probleme der umwelt- und arbeitsschutzgerechten Entsorgung in den Recyclingbetrieben nicht vorrangig durch Maßnahmen im Neubaubereich lösen zu wollen. Eine Beschränkung von Baustoffen, die für die Sicherheit von Schiffen und ihrem effizienten Bau notwendig sind, ist nicht akzeptabel, sofern sie bei einer fachgerechten Entsorgung keine Gefahr für die Umwelt oder für die menschliche Gesundheit darstellen.

In den Berichtszeitraum fiel das Inkrafttreten der neuen MARPOL Anlage VI zur Verhütung von Luftverschmutzung durch Schiffe, die den Stickoxydaus-



Regelmäßige Besichtigungen garantieren Sicherheit

stoß von Motorenanlagen begrenzt und die SO_x-Emissionen durch schwefelarme Treibstoffe (unter 4,5 % der Masse) reguliert. In bestimmten Sondergebieten (z. B. Nord- und Ostsee) darf der Schwefelgehalt der Schiffstreibstoffe den Wert von 1,5 % nicht überschreiten.

Zur weiteren Minimierung havariebedingter Ölverschmutzung wird durch die neue Regel 13 A von MARPOL Anlage I eine schutzbietende Doppelhüllbauweise für den Treibstofftankbereich sowie eine Tankgrößenbegrenzung auf 2.500 m³ vorgeschrieben. Die Anforderungen gelten für neue Schiffe (Baufträge ab 1.8.2007) mit mehr als 600 m³ Treibstoff an Bord. Auf Initiative von CESA wurde ein alternativer Sicherheitsnachweis auf Basis einer Ölausflussanalyse zugelassen, der größere Flexibilität in der Tankanordnung bietet.

Entwicklungen im Bereich der Schiffssicherheit

Nachdem Ende 2004 die grundlegende Revision von SOLAS Kap. II-1 zur Harmonisierung der Leckstabilitätsanforderungen für alle Schiffstypen (außer Tankern) verabschiedet wurde, konzentrierte sich im Jahr 2005 die Vorschriftenentwicklung auf erläuternde Umsetzungshinweise (Explanatory Notes). Deutsche Werften engagieren sich in einer Arbeitsgruppe um eine praxisgerechte Implementierung der Anforderungen zu erreichen, die ab 2009 die wasserdichte Unterteilung bei Fahrgast- und Ro-

Ro-Schiffen auf die Grundlage der Wahrscheinlichkeitsrechnung stellen. Im Hinblick auf die speziellen Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastsschiffe (Wasser an Deck) besteht Handlungsbedarf, um die verschiedenen, nicht kompatiblen Vorschriften (Stockholm Übereinkommen von 1996, EU-Richtlinie 2003/25/EG und das neue Kap. II-1) entweder zu harmonisieren oder auf regionale Gesetzgebung verzichten.

In der Initiative zur proaktiven Entwicklung von ganzheitlichen Anforderungen für die Sicherheit von Fahrgastsschiffen wird im Hinblick auf das gewaltige Größenwachstum bei diesem Schiffstyp zukünftig der Schwerpunkt bei der Unfallverhütung gesetzt werden. Das geplante neue Sicherheitskonzept soll dabei auf Gefahrenszenarien aufbauen, um die Überlebensfähigkeit so zu verbessern, dass im Havariefall die Wahrscheinlichkeit einer Evakuierung großer Passagierzahlen minimiert wird. Für die Schiffbauindustrie besteht die Möglichkeit einer Flexibilisierung der Sicherheitsanforderungen. Zugleich muss bei der Definition von Grenzwerten und Zeiträumen für die sichere Rückkehr zu einem Hafen oder eine nicht vermeid-



Fähr-Katamaran „Fridolin“, 185 Fahrgäste

bare Evakuierung die Handhabbarkeit im Entwurfsstadium sichergestellt werden.

Auch der Arbeitsprogrammpunkt „Zielorientierte neue Schiffbauvorschriften“ (Goal based Standards) besitzt das Potenzial, auf dem Gebiet der Schiffsfestigkeit und Konstruktion rein beschreibende Einzelvorschriften durch funktionale Anforderungen auf Basis einer Entwurfslebensdauerbetrachtung zu ersetzen. Die bisher entwickelten Anforderungen für Massengutschiffe und Tanker erfüllen jedoch noch nicht diesen hohen Anspruch an, sondern sind noch weitgehend in der starr reglementierenden Vorschriftenwelt verhaftet, die derzeit auch eine Renaissance in den „Common Structural Rules“ des Dachverbandes der Klassifikationsgesellschaften IACS erlebt.

Die Schiffbauindustrie unterstützt einen risikobasierten Ansatz und fordert eine ganzheitliche Betrachtungsweise, die Wartungsaspekte, Lebensdauerbetrachtungen und Mindestanforderungen an die Kompetenz von Neubau- und Reparaturwerften einschließt. Nur so sind Fehlentwicklungen zu vermeiden, bei denen Sicherheitsstandards für Schiffe mit Eingriffen in die Designautonomie und die Fertigungsbedingungen der Werften verwechselt werden und zugleich unter dem Slogan „Designtransparenz für Prüfwerte“ der notwendige Schutz geistigen Eigentums eingeschränkt wird.

Diese Tendenz zeichnet sich auch im Arbeitsprogrammpunkt Leistungsanforderungen für Beschichtungen ab, der bisher, völlig von kommerziellen Reederinteressen dominiert, an den sicherheitstechnischen Notwendigkeiten und Gesichtspunkten der Umsetzbarkeit in der Werftpraxis vorbeigeht. Entgegen dem Titel sollen im Mai 2006 verbindliche Vorschriften für die Beschichtung von Ballastwassertanks in allen Schiffstypen verabschiedet werden, die keine Leistungsanforderungen für Beschichtungssysteme definieren, sondern detaillierte Oberflächenbehandlungs- und Beschichtungsanweisungen in Form von einzelnen Fertigungs- und Kontrollschritten festlegen. Dies gefährdet die Anwendung alternativer Verfahren

und die technische Innovation. Zu kritisieren ist auch, dass für nicht korrosionsgefährdete Schiffstypen ein Beschichtungsstandard gefordert wird, der ohne nachgewiesenes Schutzbedürfnis signifikante Kostensteigerungen, Bauzeitverlängerungen und Investitionsbedarf in neue Fertigungsanlagen auslösen wird.

Diese Fehlentwicklungen haben bereits zu einem breiten Bündnis von Farbherstellern und Werften aus Europa und Asien geführt, deren Positionen im Rahmen des „Committee for Shipbuilding Specifics“ (CESS) weltweit koordiniert werden. Daher besteht Hoffnung, trotz Reederdominanz in der IMO, technische Detailverbesserungen des Regelentwurfes sowie angemessene Übergangsfristen für die Implementierung durchsetzen zu können. Hierzu bedarf es allerdings noch eines klaren Bekenntnisses europäischer Flaggenstaaten, die berechtigten Interessen der Werften zu berücksichtigen.

Sozialer Dialog

Vor dem Hintergrund des nachhaltigen demographischen Wandels wurden auf europäischer Ebene im Rahmen des Dialogs zwischen den Arbeitgeber- und Gewerkschaftsorganisationen der Branche (CESA und European Metalworkers Federation, EMF) gemeinsam Strategien zur Sicherung einer qualifizierten Mitarbeiterschaft in der europäischen Schiffbauindustrie erörtert.

So wurden europaweit Ausbildungs- und Qualifikationsprogramme evaluiert und Erfahrungen in diesen Bereichen ausgetauscht. Als zukünftige Themenfelder wurden Maßnahmen zur Erhöhung der internationalen Vergleichbarkeit und der gegenseitigen Anerkennung von Berufsabschlüssen vorgeschlagen, um die Mobilität von Arbeitskräften in der Gemeinschaft zu erhöhen.

Im Weiteren wurden Kampagnen zur Verbesserung des Images der Schiffbaubranche in der breiten Öffentlichkeit initiiert, um einerseits junge Menschen für einen beruflichen Werdegang in der Schiffbauindustrie zu begeistern und andererseits die volkswirtschaftliche Bedeutung des Schiffbaus zu unterstreichen. Eine erste europaweite Aktionswoche wurde im März 2006 durchgeführt.