

TOP 3a Beschlussvorschlag SH

Dienstag, 29. Oktober 2024 16:54



TOP 3a Beschlussvorschlag SH

**Küstenwirtschafts- und -verkehrsministerkonferenz
(KüWiVerMinKo)
am 14. November 2024 in Oldenburg**

Schleswig-Holstein

(Stand: 30.09.2024)

**TOP 3 a) Stärkung der maritimen Industrie im Bereich Schiffbau und
Schiffbauzulieferindustrie**

**Die Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsministerien der norddeutschen
Küstenländer fasst nachfolgenden Beschluss:**

1. Die Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senator/-senatorinnen der norddeutschen Küstenländer nimmt den Bericht „Stärkung der maritimen Industrie im Bereich Schiffbau und Schiffbauzulieferindustrie“ zur Kenntnis.
2. Die Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senator/-senatorinnen der norddeutschen Küstenländer bittet das Vorsitzland, den Bericht dem Vorsitzland der Konferenz Norddeutschland (KND) zuzuleiten.
3. Die Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senator/-senatorinnen der norddeutschen Küstenländer begrüßt ausdrücklich die aktive Rolle der Bundesregierung bei der Stabilisierung der Meyer Werft. Auch das Auflegen des Sonderbürgschaftsprogramms für den Bau von Offshore-Konverterplattformen würdigt die Konferenz als wichtigen Schritt zur Stärkung der maritimen Industrie in Deutschland.
4. Die Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senator/-senatorinnen der norddeutschen Küstenländer fordert die Bundesregierung auf
 - eine mögliche Konsolidierung im Marineschiffbau aktiv zu begleiten und mit der Bereitstellung ausreichender Haushaltsmittel für das Verteidigungsressort und einer langfristigen Auftragsplanung der Marine den Unternehmen die notwendige Planungssicherheit zu ermöglichen.
 - dass die bestehenden maritimen Förderprogramme des Bundes trotz der angespannten Haushaltslage mindestens im bisherigen finanziellen Umfang fortgeführt werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen maritimen Industrie zu erhalten und weiter zu stärken.

- zu prüfen, ob eine vollständige Übernahme der Finanzierung bei dem Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ durch den Bund anstelle der bisherigen Kofinanzierung durch die beteiligten Bundesländer nicht zu einer erheblichen bürokratischen Entlastung für die Unternehmen führen würde.
- gemeinsam mit den Küstenländern das Thema der Finanzierung für die maritime Industrie erneut anzugehen und hier vor allem die Rolle der KfW-IPEX zu stärken.

TOP 3a Bericht SH

Dienstag, 29. Oktober 2024 16:48



TOP 3a Bericht SH

**Küstenwirtschafts- und -verkehrsministerkonferenz
(KüWiVerMinKo)
am 14. November 2024 in Oldenburg**

Schleswig-Holstein

(Stand: 30.09.2024)

**TOP 3 a) Stärkung der maritimen Industrie im Bereich Schiffbau und
Schiffbauzulieferindustrie**

BERICHT:

Ausgangslage und Herausforderungen

Für ein exportorientiertes Land wie Deutschland ist eine innovative, leistungsstarke und international wettbewerbsfähige maritime Industrie von besonders hoher Bedeutung. Aus diesem Grunde bedarf es einer klaren Positionierung der Bundesregierung zur strategischen Bedeutung der Branche. Nach wie vor bildet die Schiffbauindustrie den wirtschaftlichen Kern der maritimen Industrie in Deutschland, mit spezialisierten Werften und der maritimen Zulieferindustrie. Die Werften sind in den küstennahen Regionen oftmals bedeutende Arbeitgeber mit regional überdurchschnittlichen Lohn- und Gehaltszahlungen. Ungefähr 70 Prozent der Wertschöpfung bei dem Bau eines Schiffes auf einer deutschen Werft werden durch die beteiligten Schiffbauzulieferfirmen erzielt. Wichtige technologische Herausforderungen wie die maritime Energiewende oder Digitalisierung der globalen Schifffahrt werden entscheidend in der deutschen Zulieferindustrie bewältigt. Charakteristisch für die überwiegend mittelständischen Unternehmen sind die breit gefächerte Angebotspalette, eine hohe Systemkompetenz und oft führende Position auf den globalen Märkten mit einem stabilen Exportanteil von durchschnittlich ca. 75 Prozent. Etwa die Hälfte der Zulieferunternehmen stammt hierbei nicht aus den Küstenbundesländern, sondern aus den Binnenländern Deutschlands. Die deutsche Schiffbau- und Schiffbauzulieferindustrie umfasst heute ca. 2.800 Unternehmen mit rd. 200.000 Beschäftigten.

Die maritime Industrie in Deutschland steht weiter vor vielfältigen Herausforderungen. Dazu zählen insbesondere der durch verbreitete staatliche Einflussnahme verzerrte globale Wettbewerb und der Strukturwandel in der

Schifffahrtsbranche. Mit ihrer ausgeprägten internationalen Ausrichtung ist die maritime Industrie einem enormen internationalen Wettbewerbsdruck ausgesetzt. Der Schiffbaumarkt leidet seit Jahren unter einem besonders hohen Maß an Wettbewerbsverzerrungen und an einem Mangel an global verbindlichen Handelsregeln. Unter den asiatischen Wettbewerbern strebt insbesondere die VR China eine alle Schiffsklassen umfassende Vormachtstellung an. Viele Länder haben die maritime Industrie als strategische Kernindustrie identifiziert, welche dementsprechend umfassend von staatlicher Seite unterstützt wird. Diese staatliche Einflussnahme führt dazu, dass im Wesentlichen die asiatischen Werften in vielen Segmenten Neubauten zu nicht kostendeckenden Preisen anbieten können und somit die nicht subventionierten deutschen Werften nicht ansatzweise in der Lage sind, diese Preisen zu unterbieten. In einem ganz maßgeblich preiszentrierten Wettbewerb sind deutsche Werften außer im Spezialschiffbau nicht mehr konkurrenzfähig.

Innovationen in der maritimen Industrie

Die maritime Industrie ist heute eine High-Tech-Industrie auf Augenhöhe mit der Luft- und Raumfahrtindustrie. Innovativer Schiffbau ist ein zentraler Bestandteil der deutschen maritimen Industrie. Technologische Fortschritte werden im Schiffbau kontinuierlich in kleinen Schritten mit jedem Typschiff und regelmäßig verbesserten Ausrüstungskomponenten erzielt. Die deutsche maritime Industrie genießt dank ihrer Innovationskraft und Führungsrolle in der Entwicklung nachhaltiger Technologien weltweit einen exzellenten Ruf, insbesondere im hochkomplexen Spezialschiffbau. Innovationsvorsprünge sind der entscheidende Wettbewerbsvorteil der deutschen Werften und Zulieferindustrie auf dem Weltmarkt. Hier spielt auch die öffentliche Förderung eine große Rolle. Die Bedeutung bzw. der Vorsprung im Know-How einer leistungsstarken maritimen Industrie kann nur durch fortlaufende Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen der Akteure gehalten werden. Um Innovationen und einen Wissensvorsprung zu generieren, ist hierbei unter anderem die Verbesserung des Wissenstransfers zwischen Wirtschaft und Wissenschaft eine wichtige Grundlage. Die maritimen Förderprogramme des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) sind hierfür ein wichtiger Baustein und von hoher strategischer Bedeutung zur Unterstützung der deutschen Wirtschaft. „Smart“ und „Green“ gehen dabei Hand in Hand. Denn auch im Hinblick auf die Ziele zur Verringerung der Emissionen der Schifffahrt als Beitrag zur Minderung der weiteren Klimaerwärmung leisten die Förderprogramme einen wichtigen Beitrag. Weitere Ziele sind unter anderem die Stärkung der Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit, die Intensivierung der Digitalisierung der maritimen Branche sowie die Steigerung der Effizienz, Nachhaltigkeit und Sicherheit.

Durch Investitionen in Forschung und Entwicklung, die Förderung von Aus- und Weiterbildung sowie die Schaffung attraktiver Rahmenbedingungen für Unternehmen kann und muss die internationale Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Industrie gestärkt werden. Die Anwendungsbereiche des „Maritimen

Forschungsprogramms“ liegen typischerweise in den Bereichen Schiffstechnik, Produktion maritimer Systeme, Schifffahrt und Meerestechnik. Wesentliche Ziele des Programms sind die Vernetzung von maritimer Industrie und Wissenschaft sowie die Unterstützung kleiner und mittlerer Unternehmen, um die heutigen und zukünftigen Herausforderungen von Wirtschaft und Gesellschaft zu bewältigen. Das Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ hat sich, belegt durch die hohe Nachfrage, bewährt. Es unterstützt deutsche Werften bei der erstmaligen industriellen Anwendung innovativer Produkte und Verfahren im Neubau, Umbau und in der Reparatur von Schiffen. Gefördert werden schiffbauliche Innovationen, welche unter anderem zur Emissionsminderung beitragen oder nachweisbare Verbesserungen in Qualität und Leistung im Klima- und Umweltbereich erzielen.

Die Förderung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) von Forschung, Entwicklung und Innovation auf dem Gebiet der „Echtzeittechnologien für die Maritime Sicherheit“ verfolgt das Ziel, die Entwicklung innovativer Echtzeittechnologien zur Steigerung der zivilen maritimen Sicherheit in den Bereichen Safety sowie Security zu unterstützen. Zu diesen Bereichen zählen beispielsweise der mittlerweile unverzichtbare Schutz maritimer Infrastrukturen und der dort beschäftigten Menschen, der Schutz und die Sicherung der globalen Versorgungskette als auch die Sicherheit der maritimen Transportsysteme sowie des zur See fahrenden Personals sowie der Passagiere. Die Fördermaßnahme leistet einen wichtigen Beitrag, dass auch Unternehmen und Dienstleister aus der Informationstechnologie neue Geschäftsfelder im maritimen Bereich erschließen können. Daher ist es wichtig, die jetzige finanzielle Ausstattung der maritimen Förderprogramme des Bundes (wie das „Maritime Forschungsprogramm“, „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ sowie „Echtzeittechnologien für die Maritime Sicherheit“) zumindest beizubehalten.

Finanzierung der maritimen Industrie

Der Wettbewerb um Aufträge im internationalen Schiffbau wird neben den Schiffbauleistungen vor allem über die verfügbaren Finanzierungsmöglichkeiten für die Werften und staatlich gesetzte Rahmenbedingungen geführt. Die Finanzierungsbedingungen sind in diesem Kontext das entscheidende Thema für die maritime Industrie in Deutschland, worüber auch schon seit Jahren intensiv und kontrovers diskutiert wird. Zwischen Bestellung und Ablieferung eines Produktes der maritimen Industrie liegen meist mehrjährige risikobehaftete Produktionszeiten. Beispielhaft haben zuletzt die nicht vorhersehbaren Preissteigerungen für Energie im Zusammenhang mit dem Angriff Russlands auf die Ukraine einige maritime Unternehmen stark getroffen.

Die deutschen Werften treten heute meist als Generalunternehmer für ihre Kunden auf. Sie sichern die Anzahlungen des Bestellers ab und finanzieren die Herstellung eines Schiffes während der Bauzeit bis zur Ablieferung vor. Sie sehen sich hierbei sehr hohen Finanzierungsvolumina, langen Projekt- und Kreditlaufzeiten, bei

Spezialschiffen dem Risiko begrenzter Einsatz- und Verwendungsmöglichkeiten sowie verschärften Anforderungen aus der Bankenregulierung und dem Rückzug fast aller Banken aus dem Bereich der maritimen Industrie gegenüber. Vor dem Hintergrund stetig steigender Auftragswerte für technisch immer aufwendigere Schiffsneubauten steigen entsprechend auch die Finanzierungsrisiken. Die hochinnovativen und hochkomplexen größeren Neubauten haben fast ausschließlich einen Finanzierungsbedarf im dreistelligen Millionenbereich. Gleichzeitig gelten Zahlungsmodalitäten mit nur geringen Anzahlungen während der Bauzeit (meist wird eine 80 prozentige Schlussrate vereinbart) als marktüblich. Dies führt zusammen mit der häufig mehrjährigen Bauzeit zu einem erheblichen Fremdkapitalbedarf. Banken verlangen für Bauzeitkredite stets 80 prozentige Absicherung ihres Kreditengagements durch eine Landesbürgschaft, was in Summe schnell zu einer Überforderung der Landeshaushalte führt.

Die öffentliche Unterstützung der Schiffbauindustrie in Deutschland umfasst im Wesentlichen die Gewährleistung von Landesbürgschaften, bei Exporten die Gewährung von Hermes-Bürgschaften sowie das CIRR-Zinsabsicherungsinstrument. Diese Instrumente sind jedoch aus den o.g. Gründen nicht mehr ausreichend, um die aktuellen Finanzierungsprobleme der Branche zu lösen.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und das BMWK haben zur Erörterung weiterer Optionen für Finanzierungsinstrumente und -modelle einen Prozess zur Ausarbeitung eines Nationalen Aktionsplans Klimafreundliche Schifffahrt (NAPS) initiiert. Wie der Verband Deutscher Reeder (VDR) in seinem aktuellen Positionspapier zur Schifffahrtsfinanzierung darlegt, könnten „grüne“ Schiffkreditfonds mit (anteiliger) staatlicher Bürgschaftsgarantie – analog zu im europäischen Ausland bereits aufgelegten Programmen – ein wegweisender Schritt in die Zukunft der Schiffsfinanzierung sein.

Maritime Wehrtechnik

Von großer Bedeutung für die deutsche Schiffbauindustrie - auch gerade in der stark veränderten geopolitischen Lage - sind Marineaufträge. Es besteht nach ganz überwiegender Auffassung die Notwendigkeit einer deutlichen Verstärkung und Modernisierung nicht nur, aber auch der Deutschen Marine. So lange international im Bereich des Militärschiffbaus keine fairen Wettbewerbsbedingungen vorherrschen, ist eine nationalausgerichtete Ausschreibungspraxis der deutschen Marine gerechtfertigt und geboten. Gerade auch aus sicherheits- und verteidigungspolitischen Gründen ist der Erhalt einer leistungsstarken deutschen Marineschiffbauindustrie von besonderer Bedeutung. Es ist daher gut und richtig, dass die Bundesregierung auch den Überwasserschiffbau als verteidigungspolitische Schlüsseltechnologie definiert. Hier erwarten die Landesregierungen der Küstenländer einen konsequenten Verzicht auf europaweite Ausschreibungen.

Zusätzlich zur bereits seit Jahren restriktiven Finanzierungspolitik der Banken im Bereich maritime Industrie erschweren die ESG-Kriterien (Environment, Social and

Governance) den Zugang zu Finanzierungsmitteln für Unternehmen der Wehrtechnik erheblich. Die Banken halten sich an ihre jeweils erstellten Nachhaltigkeitsrichtlinien, die klare vorgegebene Verbote (z.B. zu geächteten Waffen) durch die europäische Kommission beinhalten. Die übrigen Richtlinien liegen - insbesondere in der Sozialen Taxonomie aufgrund fehlender eindeutiger Vorgaben - im Ermessen der jeweiligen Banken. Daher ist eine positive Einstufung im Rahmen der EU-Taxonomie für die Unternehmen der deutschen maritimen Rüstungsindustrie und ihre Zuliefererbetriebe wichtig, um einen fairen Zugang zu den Finanzmärkten zu erhalten und damit auch international wettbewerbsfähig zu bleiben. Die Einstufung der Wehrtechnik als „nachhaltig“ sollte deshalb weiterhin gezielt vorangetrieben werden. Entsprechende Anpassungen der europäischen Kommission sind nach derzeitigem Kenntnisstand bereits geplant.

Die im Marineschiffbau aktiven Werften und Zulieferunternehmen in Deutschland brauchen Planungssicherheit und eine zukunftssichere Perspektive. Öffentliche Aufträge - sowohl militärische als auch zivile wie zum Beispiel Forschungsschiffe oder unterschiedlichste Behördenschiffe - sind für die deutsche Schiffbauindustrie nicht nur ein wichtiges Marktsegment, sondern auch entscheidende Referenzen für den Weltmarkt. Der öffentliche Auftraggeber hat darum eine große Verantwortung: Der optimale Einsatz von Steuergeldern wird nicht dadurch erreicht, dass nur auf den niedrigsten Baupreis geachtet wird. Wichtig ist auch, dass Life-Cycle-Kosten berücksichtigt und kluge Technologien genutzt werden und die Wertschöpfung abgesichert ist.

Trotz bestehender Konkurrenzen zwischen einzelnen Werften sollte es das gemeinsame Ziel sein, durch eine politische Begleitung die Wettbewerbsfähigkeit des nationalen Schiffbaus gemeinsam zu verbessern. So besteht schon seit längerem die Idee, einen nationalen Werftenverbund zu schaffen. Die nationale Konsolidierung kann nur gelingen, wenn die Bundesregierung diese aktiv begleitet und den Unternehmen die notwendige Planungssicherheit ermöglicht. Nur wenn die Verteidigungsindustrie in der Öffentlichkeit und im Finanzsektor (bei Banken, Private Equity, Ratingagenturen) stärker als ein wichtiger Baustein zur nachhaltigen Friedenssicherung wahrgenommen wird, können die primär mittelständischen Wehrtechnikunternehmen und Zulieferer langfristig bestehen.

Auch die EU muss ihre Finanzinstrumente für die Verteidigungsindustrie öffnen. Für den Zugang wehrtechnischer Unternehmen - insbesondere KMU - zu Fremdfinanzierungen sind deshalb weitere Anpassungen in der EU-Darlehenspolitik, sowie der EU-Taxonomie für den Finanzmarkt erforderlich. Eine an die aktuelle politische Situation angepasste Darlehenspolitik der EU hätte zudem eine positive Signalwirkung an den deutschen Bankensektor.

Energiewende als Chance für die maritime Industrie

Der Seeweg ist für den weltweiten Handel und insbesondere die Exportnation Deutschland mit global über 80 Prozent der Frachtmenge der bedeutendste Transportweg. Die Energiewende sieht vor, Deutschland bis 2045 zu einem klimaneutralen Industrieland zu entwickeln. Zugleich will Deutschland aus sicherheits- und wirtschaftspolitischen Gründen möglichst schnell unabhängig von Erdöl- und Erdgasimporten werden. Daraus resultierende veränderte Umweltrahmenbedingungen für die Seeschifffahrt stellen eine große Herausforderung dar. Das Green Shipping, also die Verminderung von Schadstoffemissionen der in der Schifffahrt eingesetzten Antriebstechnologien und Kraftstoffe, bietet hingegen erhebliche Chancen für die hiesige maritime Industrie. Die Werften sind gemeinsam mit den Reedereien und Motorenherstellern bereits im kontinuierlichen Austausch mit den Kraftstoffproduzenten zur zügigeren Entwicklung alternativer Antriebstechniken sowie synthetischer Kraftstoffe.

Chance Offshore-Windenergie

Ein zentraler Baustein in der nationalen Energiewende hin zu einer unabhängigen Energieversorgung ist der zügige und anhaltende Ausbau der Offshore-Windenergie. Sie liefert einen essenziellen Baustein zur Erreichung der sehr engagierten Umwelt- und Klimaziele Deutschlands. Von der wirtschaftlichen Leistungskraft der Offshore-Windenergie profitieren nicht nur die Häfen und Werften in den Küstenregionen. Auch den Zulieferbetrieben im Binnenland, zum Beispiel aus dem Metall- und Maschinenbau, technischen Dienstleistern, Versicherungs- oder Finanzierungsunternehmen, Zertifizierern und Beratungsunternehmen bietet der Ausbau der Offshore-Windenergie deutschlandweit Wachstumsimpulse.

Durch die Ausbauziele der Bundesregierung (30 GW bis 2030, 70 GW bis 2045) wird die Offshore-Windenergie zum Rückgrat der deutschen (Industrie-)Stromversorgung. Die ambitionierten Ziele bergen enorme Chancen für die gesamte maritime Industrie. Vor allem der Bau von Offshore Wind-Konverterplattformen steht dabei derzeit im Fokus vieler Schiffbauunternehmen. Der Bedarf an Plattformen liegt laut BMWK in Europa bis 2050 bei mehr als 130 Stück. Die Wertschöpfungspotentiale sind folglich enorm und es ist das erklärte Ziel der Bundesregierung, so viele Plattformen wie möglich von deutschen Werften herstellen zu lassen. Die Werften verfügen über die zum Bau von Konverterplattformen erforderlichen Fähigkeiten und Kompetenzen. Mehrere Werften stellen sich derzeit für den Bau auf, bilden Konsortien untereinander sowie mit Energieunternehmen, HGÜs (Hochspannungs-Gleichstrom-Übertragung-Lieferanten) und Windpark-Betreibern und investieren erhebliche Beträge in die Ertüchtigung der Produktionsanlagen.

Am 2. Juli 2024 verkündete die Bundesregierung ein gemeinsames Sonderbürgschaftsprogramm des Bundes und mehrerer Bundesländer zur Absicherung des Baus von Konvertern und Konverterplattformen. Dabei geht es zur Unterstützung der deutschen Werften um modifizierte Ausfallgarantien in Form gemeinsamer Bürgschaften durch den Bund und das jeweilige Land für Finanzierungsbedarfe beim Bau von Konverterplattformen. Für die 80 prozentige

öffentliche Bürgschaft übernimmt der Bund 80 Prozent des Risikos, so dass noch ein Anteil von 20 Prozent bei den betroffenen Bundesländern verbleiben wird. Bei den Bundesländern, die sich im ersten Schritt an dem Programm beteiligen, handelt es sich um Bayern, Berlin, Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Nordrhein-Westfalen (Werftenstandorte sowie Unternehmenssitze beteiligter HGÜs). Das Sonderbürgschaftsprogramm können grundsätzlich Werften und Unternehmen in allen Bundesländern in Anspruch nehmen. Anträge werden als Einzelfallprüfung und für die jeweiligen Partner eines Konsortiums - Werft und HGÜ - gesondert betrachtet werden. Durch das Sonderbürgschaftsprogramm wurde eine wichtige Forderung des Appells der fünf norddeutschen Wirtschaftsminister an die Bundesregierung unter Beteiligung des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik (VSM), der IHK Nord und der IG Metall Küste erfüllt. Dies ist ein wichtiger und notwendiger Schritt. Bedauerlicherweise muss jedoch festgehalten werden, dass die weiteren Forderungen des Appells bisher nicht ausreichend umgesetzt sind.

TOP 3a Appell vom 18.11.2022

Montag, 11. November 2024 12:44



22_11_18_54_Gemeinsamer_Norddeutscher_Appell