

## Fortbestand der Deutschen Schiffbauindustrie

### Appell der fünf Norddeutschen Wirtschaftsminister an die Bundesregierung unter Beteiligung des VSM und der IG Metall

Die COVID-19 Pandemie hat die Schiffbauindustrie in einer schwierigen Phase getroffen, die vor allem von einer seit 2015 andauernden, schwachen weltweiten Nachfrage geprägt ist. Der in seiner Dynamik seit Jahren nachlassende Welthandel wurde in 2019 durch eskalierende Handelskonflikte weiter strapaziert. Den Schiffbausektor prägen zudem Überkapazitäten und globale Marktverzerrungen sowie der seit 2014 einbrechende Ölpreis.

Durch die COVID-19 Pandemie sind nun auch die Kreuzfahrtbranche und für Europa wichtige Nischenmärkte eingebrochen, denen es bisher noch gelungen war, diese strukturellen Herausforderungen erfolgreich zu meistern. Neue Aufträge in diesem Segment dürften bis mindestens 2022/2023 ausbleiben. Eine zeitliche Verschiebung und auch Stornierungen bestehender Aufträge werden zurzeit zwischen den Vertragsparteien diskutiert. Auch bei Passagierfähren und Yachten ist mit erheblicher Auftragszurückhaltung in den nächsten Jahren zu rechnen.

Insgesamt rechnen Analysen mit einem Ausfall in der globalen Schiffbauproduktion von bis zu 70% in 2021. Wegen stark verminderter Bestellungen werden ist mit weiter sinkenden Produktionsvolumen in 2022 – 2023 zurechnen. Die deutsche Zulieferindustrie wird in den großen Märkten Asiens aller Voraussicht nach mit einer zunehmenden Handelsbeschränkungen konfrontiert sein. Denkbar sind insbesondere auch Maßnahmen Chinas zur Marktberreinigung.

Deutschland muss zum Erhalt der schiffbaulichen Kompetenzen gegensteuern, um die Folgen der COVID-19 Pandemie auf die deutsche Schiffbauindustrie zu begrenzen. Die Wirtschaftsminister der fünf Norddeutschen Länder begrüßen **den Wirtschaftsstabilisierungsfonds der Bundesregierung und fordern den Bund auf, von diesem Instrument auch im Schiffbausektor Gebrauch zu machen.**

Darüber hinaus fordern die Wirtschaftsminister der fünf Norddeutschen Länder das Folgende:

#### **Schiffbaufinanzierung verbessern**

- 1. Uneingeschränkte Anwendung des Großbürgschaftsprogramms auf den Schiffbau 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 greift aber mit seiner Limitierung auf 75 Mio. € Bundesobligo je Küstenbundesland angesichts der erheblich größeren Finanzvolumina im Spezialschiffbau deutlich zu kurz.
- 2. Die KfW-IPEX Bank GmbH soll weiterhin eine zentrale Rolle in der Schiffbaufinanzierung übernehmen.** Private Banken sind seit der Finanzkrise sehr zurückhaltend bei der Schiffbaufinanzierung, weil sich erhöhte Ausfallrisiken in der Schiffsfinanzierung auch auf die deutschen Werften auswirken. Diese Zurückhaltung schränkt seit Jahren die Vergabe von Landesbürgschaften ein und wird sich auch in einer eingeschränkten Nutzung der Corona-Sofortprogramme durch Werften niederschlagen.

### **3. Einsatz des Wirtschaftsstabilisierungsfonds für die Stabilisierung der deutschen Schiffbauindustrie.**

Im Hinblick auf den totalen Zusammenbruch des weltweiten Kreuzfahrtmarktes und den infolge der Corona-Krise zu erwartenden Strukturwandel in diesem Marktsegment in den kommenden Jahren ist die Überwindung von Liquiditätsengpässen sowie der Erhalt und die Stärkung der Kapitalbasis der auf diesem Sektor agierenden Werften und Reedereien in Deutschland von existentieller Bedeutung. Es geht darum, die größte Krise der Kreuzfahrtgeschichte zu bewältigen und auf diesem für die weltweite Tourismusinfrastruktur kritischen Sektor zukunftsfähig zu bleiben. Daher sollte der von der Bundesregierung aufgelegte Wirtschaftsstabilisierungsfonds mit seinen Instrumenten der Eigenkapitalzuführung und Erleichterung der Refinanzierung von Unternehmen insbesondere auch für die betroffenen Werften und Reedereien in Deutschland gezielt eingesetzt werden.

Mit der staatlichen Unterstützung ist das Ziel verbunden, die Werften und maritimen Zulieferer mit ihren zehntausenden Arbeitsplätzen als industrielle Kerne in der gesamten Wertschöpfungskette in Deutschland zu erhalten. Voraussetzung für die Förderung ist ein Zukunftskonzept, das auf die Sicherung von Beschäftigung und Standorten setzt. Angesichts der zu finanzierenden Volumina sollte auch eine befristete staatliche Beteiligung an einzelnen Unternehmen nicht ausgeschlossen werden, zumal das Wirtschaftsstabilisierungsfondsgesetz die Übernahme von Anteilen an Unternehmen in der Corona-Krise ausdrücklich erlaubt, wenn ein wichtiges Interesse des Bundes an der Stabilisierung des Unternehmens vorliegt und sich diese Stabilisierung nicht auf andere Weise besser erreichen lässt.

### ***Öffentliche Beschaffung stärken***

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 unterstützen. Im Einzelnen fordern die Norddeutschen Länder:

- 4. Haushaltsmittel für maritime Beschaffungen staatlicher Betreiber (u.a. Marine) sicherstellen.**
- 5. Vorrang von nationalen Ausschreibungen.**
- 6. Prüfung, ob Zahlungsziele innerhalb öffentlicher Aufträge und geplante Auszahlungen aus der Innovationsbeihilfe vorgezogen werden können.**

## **Anreizsysteme schaffen und programmatisch optimieren**

7. **Förderprogramm „Energieeffizienz/Erneuerbare Energien“ auflegen.** Konjunkturanreize sollten verknüpft werden mit den energie- und klimapolitischen Zielen Deutschlands. Deshalb sollte bei Investitionen der Werften zur Reduzierung des Energieverbrauchs (Energiemanagementsysteme o.ä.) sowie zur Steigerung der Erzeugung von Erneuerbaren Energien (z.B. Windenergie, Photovoltaik) – im beihilferechtlich zulässigem Maß - ein Zuschuss in Höhe von 50% aus Bundesmitteln geprüft werden.
8. **Das Programm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ soll 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.
9. **Ausrichtung neu einzurichtender Förderprogramme an für die Deutsche Schiffbauindustrie besonders bedeutsamen Produkten.** Die Förderprogramme sollten insbesondere abzielen auf:
  - a. Emissionsarme Schiffe
  - b. Schwimmende Versorgungsinfrastruktur für die Umstellung auf alternative Kraftstoffe
  - c. Schiffe und Anlagen für erneuerbare Energien im Offshore Sektor
  - d. Spezial- und Sonderschiffe

Das angestrebte Förderinstrument soll privatwirtschaftliche Schiffsbestellungen in Europa auslösen, die unter gegenwärtigen Marktbedingungen nicht vorgenommen werden können. Gleichzeitig soll eine technologische Lenkungswirkung erzielt werden, d.h. es sollen Anreize für Bau und Inbetriebnahme von Schiffen gewährt werden, die politische Ziele unterstützen, wie z.B. den Klima- und Umweltschutz, eine verbesserte Schiffssicherheit etc.

Die Definitionen entsprechender Anforderungen für eine Förderwürdigkeit sind kurzfristig zu entwickeln. Bereits vor COVID-19 angelaufene Bemühungen in diesem Bereich bieten mögliche Orientierung. Aus einer Übererfüllung bzw. vorfristiger Einhaltung kommender EU-bzw. IMO Normen könnten entsprechende Kriterien abgeleitet werden (förderfähig wäre beispielsweise ein Bauvertrag in dem der ab 2025 geltenden Energy-Efficiency Design Index (EEDI) vereinbart wird).

Um eine kurzfristige Umsetzung zu ermöglichen, ist zu empfehlen, dass möglichst geringe administrative Anforderungen etabliert werden. Das System der auftragsbezogenen Beihilfen, das bis 2001 in Europa genutzt wurde, sollte zu diesem Zweck für einen klar begrenzten Zeitraum von drei Jahren (2021-2023) reaktiviert werden. Die Förderhöhe muss auf Grundlage der Marktgegebenheiten ermittelt werden (unter Berücksichtigung erhöhter Aufwendungen für die saubere Technik sowie von Angebotspreisen auf dem Weltmarkt).

Vorstellbar ist zudem, dass das System um ein „Alt für Neu“ Element ergänzt wird, d.h. eine erhöhte Förderung erzielt wird, wenn ein vorhandenes Schiff nach Fertigstellung des Ersatzbaus in die Verschrottung geht. Dadurch würde der positive Umweltbeitrag erhöht, da ein Weiterbetrieb der überholten Technik z.B. in Entwicklungsländern unterbunden würde und gleichzeitig eine Stärkung der europäischen Schiffs-Recycling Industrie erfolgte.

Eine Umsetzung im Rahmen einer europäischen Initiative bietet sich aus mehreren Gründen an:

1. Schiffbau genießt in einer Reihe von EU-Mitgliedsländern hohe Anerkennung. Ein solches Programm würde einen Beitrag zum europäischen Zusammenhalt leisten.
2. Europäisches Beihilferecht ist ohnehin maßgeblich; sollten Konditionen erforderlich werden, die das europäische Beihilferecht z.Zt. nicht zulassen, wäre dies im Rahmen eines europäischen Programms deutlich leichter zu lösen.
3. Europäisches Wettbewerbsrecht sichert faire Wettbewerbsbedingungen hinreichend ab.
4. Die wettbewerbsfähige deutsche maritime Industrie könnte einen angemessenen Rückfluss aus europäischen Mitteln für ein Flottenprogramm bewerkstelligen.

Bestehende Förderprogramme, die umweltschonende Schifffahrt unterstützen, ohne einen Wirkschwerpunkt in der Unterstützung von maritimer Wertschöpfung in Europa zu verfolgen, sollten entsprechend angepasst werden. Sie stünden ansonsten in gewisser Weise im Wettbewerb zu den hier zu verfolgenden Zielen, da sie u.U. die Umsetzung des Neubauvorhabens außerhalb der EU unterstützen. Dies ist in der gegenwärtigen Lage u.E. nicht mehr vermittelbar.

Neben kommerziell betriebenen Schiffen könnte ein europäisches Flottenprogramm auch Investitionen in Schiffe für zusätzliche hoheitliche Aufgaben umfassen, die zurzeit nicht wahrgenommen werden können. Es wird befürchtet, dass die COVID Pandemie aufgrund der schwachen Gesundheitsinfrastruktur v.a. auf der Südhalbkugel verheerende Schäden anrichten könnte. Hospitalschiffe könnten bei künftigen Krisen ähnliche Auswirkungen vermindern helfen. Auch die Flüchtlingsbewegungen auf dem Mittelmeer haben auf schreckliche Weise die Defizite in der schwimmenden Infrastruktur Europas offengelegt. Das Stichwort European Coastguard inkl. Search & Rescue wird seit längerem diskutiert ohne materielle Fortschritte zu erzielen. Auch für solche Aufgaben könnte ein europäisches Flottenprogramm genutzt werden.

## **Arbeitsmarktinstrumente**

### **10. Kurzarbeiterregelung**

Die norddeutschen Länder begrüßen, dass auf Bundesebene vor dem Hintergrund der COVID-19 Pandemie weitere Erleichterungen für den Bezug von Kurzarbeitergeld beschlossen wurden. Bereits mit Wirkung vom 31.01.2020 befristet bis zum 31.12.2020 gilt: Für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, deren Anspruch auf Kurzarbeitergeld bis zum 31.12.2019 entstanden ist, wurde die Bezugsdauer auf bis zu 21 Monate, längstens bis zum 31.12.2020 verlängert.

Zudem hat das Bundeskabinett am 29.04.2020 mit dem Sozialschutz Paket II beschlossen, die Ersatzraten für den Bezug von Kurzarbeitergeld aufzustocken. Für Beschäftigte, die ihre Arbeitszeit um mindestens 50 Prozent reduziert haben, soll das Kurzarbeitergeld ab dem vierten Monat auf 70 Prozent, ab dem siebten Monat auf 80 Prozent des entgangenen Nettolohns steigen. Für Beschäftigte mit Kindern auf 77 beziehungsweise 87 Prozent. Diese Regelung soll bis Jahresende gelten.

Mit dem Entwurf eines Gesetzes zur Förderung der beruflichen Weiterbildung im Strukturwandel und zur Weiterentwicklung der Ausbildungsförderung (Arbeit-von-morgen-Gesetz), das am 23.04.2020 vom Bundestag beschlossen wurde, werden die Förderinstrumente der Arbeitsmarktpolitik weiterentwickelt. Diese gilt es auch für die deutsche Schiffbauindustrie zu nutzen, um den Strukturwandel zu gestalten.

Zudem begrüßen die norddeutschen Länder, dass mit Inkrafttreten des Gesetzes die Bundesregierung ermächtigt wird, in krisenhaften Situationen mit Branchen oder Regionen übergreifenden Auswirkungen auf die Beschäftigung die Laufzeit des Kurzarbeitergeldes befristet auf bis zu 24 Monate zu verlängern, ohne dass der gesamte Arbeitsmarkt betroffen sein muss.

Ebenso wird begrüßt, dass die berufliche Weiterbildung mit diesem Gesetzentwurf weiter gestärkt wird, indem dem Arbeitgeber 50 Prozent der von ihm zu tragenden Beiträge zur Sozialversicherung für Beschäftigte erstattet werden, wenn diese Kurzarbeitergeld beziehen und an einer beruflichen Weiterbildungsmaßnahme teilnehmen, deren zeitlicher Umfang mindestens 50 Prozent der Arbeitsausfallzeit beträgt. Die norddeutschen Länder bitten die Bundesregierung, die notwendigen Gesetzgebungsverfahren zügig voranzutreiben.

Die Gewährung von Kurzarbeitergeld zu den aktuellen Konditionen zielt auf die Sicherung von Beschäftigung und Knowhow in der deutschen Schiffbauindustrie. Die Nutzung von Kurzarbeit muss aus diesem Grunde während der Bezugsdauer betriebsbedingte Kündigungen ausschließen. Hierzu ist mit den Sozialpartnern eine entsprechende verbindliche Vereinbarung zu schließen.

## **Öffentliche Auftragsvergabe**

### **11. Vorübergehende Beschleunigung der Vergabeverfahren:**

Alle Möglichkeiten, auch vorübergehender Lockerungen im Europäischen Beihilfenrecht, sollten vorübergehend genutzt werden.

### **12. Optimierung der Vergabeverfahren durch:**

- a. Innovative, klimafreundliche und realistische Anforderungen für Bundesbeschaffungsobjekte
- b. angemessene und ausreichende Untermauerung öffentlicher Projekte im Bundeshaushalt
- c. bei Vertragsgestaltung: flexible Zahlungsziele, die zu stellenden Sicherheiten und finanziellen Risiken nicht ausschließlich beim Auftragnehmer belassen
- d. Entscheidungskriterien – neben Preis auch technisches Konzept, Referenzen sowie Wertschöpfungsanteile stärker berücksichtigen.