

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Garrelt Duin, Sonja Steffen, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/4078 –**

Stärkung des Schiffbaustandortes Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Die maritime Branche besitzt eine besondere Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands auf den Weltmärkten. Rund 95 Prozent des interkontinentalen Warenaustausches und rund 90 Prozent des europäischen Außenhandels werden über den Seeweg abgewickelt. Mehr als 40 Prozent des Umsatzes der maritimen Wirtschaft werden in küstenfernen Bundesländern erwirtschaftet. Deutschland verfügt insgesamt über die drittgrößte Handelsflotte der Welt, beim Spezialschiffbau ist es Weltmarktführer. Doch die maritime Industrie hat die Folgen der Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise noch nicht überwunden. Die Branche steht vor einem grundlegenden Strukturwandel. Gleichwohl gibt es kein klares Bekenntnis der Bundesregierung zur Fortführung der Unterstützungsmaßnahmen in der bisherigen Form im Rahmen des Wirtschaftsfonds Deutschland über den 31. Dezember 2010 hinaus.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die wirtschaftliche Situation der Werftindustrie in Deutschland und ihre Entwicklung in den vergangenen zehn Jahren (bitte aufschlüsseln nach Jahren, Auftragsbestand und Umsatzvolumen)?

Die aktuelle Lage für die deutsche Schiffbauindustrie bleibt weiterhin angespannt.

Deutsche Seewerften verzeichneten in den ersten drei Quartalen 2010 einen Umsatz im Wert von rund 4,8 Mrd. Euro. Der Auftragseingang ist im Vergleich zu den Boomjahren weiterhin gering. Die Verteilung der Aufträge auf die Werften ist nicht gleichmäßig. In den ersten neun Monaten 2010 konnten nur 13 Bauaufträge für Seeschiffe im Wert von 428 Mio. Euro akquiriert werden. Im Vergleich zum gesamten Krisenjahr 2009, in dem der Auftragseingang nur 475 Mio. Euro betrug und zudem die Auftragsstornierungen noch sehr hoch waren, ist dies zumindest eine leichte Verbesserung. Der aktuelle Auftragsbestand deutscher Werften ist Ende September 2010 auf 75 Schiffe im Wert von

6,6 Mrd. Euro gesunken. In diesen Zahlen sind allerdings die großen Neuaufträge für den Bau von Kreuzfahrtschiffen noch nicht enthalten.

Entwicklung der Auftragsbestände deutscher Werften am Jahresende und Jahresumsatz (Handelsschiffe)

Jahr	Auftragsvolumen in Mrd. €	Umsatz in Mrd. €
2001	7,8	4,7
2002	5,5	5,2
2003	5,9	4,3
2004	7,0	4,5
2005	11,1	6,1
2006	13,4	6,2
2007	15,4	5,1
2008	13,3	7,2
2009	9,6	5,3
2010 ¹	6,6	4,8

Quelle: Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM)

2. Wie bewertet die Bundesregierung die Position der deutschen Werften im europäischen und internationalen Wettbewerb?

Die deutschen Werften verfügen über ein gutes Potential, in einem freien sowie fairen Wettbewerb im Weltschiffbaumarkt zu bestehen. Die deutschen Werften stehen für gesicherte und hohe Qualität, Flexibilität, Termintreue und Kostenoptimierung über die gesamte Lebensdauer eines Schiffes. Sie sind bei hochkomplexen Schiffstypen wie Fahrgastschiffen, Mega-Yachten, RoRo- und RoPax-Schiffen erfolgreich im Markt und sichern sich Kompetenzvorsprünge. Der deutsche Schiffbau hat auf die Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise reagiert. Er stellt sich auf zukünftige Marktentwicklungen ein und diversifiziert sein Produktportfolio. Zu diesen Marktentwicklungen gehören zum Beispiel die steigenden Umweltaforderungen, die auch für das im Vergleich umweltfreundliche Transportmittel Schiff gelten. Interessante neue Marktbereiche sind Schiffe für die Errichtung und Wartung von Offshore-Windenergieanlagen oder eisgängige Schiffe für die Polargebiete.

3. Welchen Weltmarktanteil erreicht die deutsche Schiffbauindustrie, und wie hat sich dieser in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?

Im vergangenen Jahr erreichte die deutsche Werftindustrie, gemessen an der Groß Tonnage (gt), einen Weltmarktanteil von einem Prozent. Eine Aufteilung des Weltmarktes nach Umsatz liegt nicht vor. Da die deutsche Schiffbauindustrie überwiegend hochwertige Spezialschiffe fertigt, liegt der Weltmarktanteil der deutschen Werften gemessen am Umsatz höher, als derjenige an der Tonnage.

¹ Ende September 2010

Der Weltmarktanteil der deutschen Schiffbauindustrie, gemessen an der Großtonnage, entwickelte sich in den vergangenen zehn Jahren wie folgt:

Weltmarktanteil der deutschen Schiffbauindustrie

Jahr	Weltmarktanteil nach gt in %
2001	3,1
2002	3,7
2003	2,5
2004	2,4
2005	2,6
2006	2,4
2007	2,4
2008	2,0
2009	1,0

Quelle: Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM)

4. Wie viele Beschäftigte verzeichnet die deutsche Schiffbauindustrie, und wie hat sich die Zahl der Arbeitsplätze in diesem Sektor seit dem Jahr 2000 entwickelt?

Beschäftigte im deutschen Schiffbau²

Jahr	Zahl der Beschäftigten im Dezember
2000	25 583
2001	26 464
2002	25 660
2003	24 521
2004	23 315
2005	22 889
2006	21 008
2007	21 877
2008	23 637
2009	21 975
2010 ³	18 700

Quelle: Statistisches Bundesamt und Statistische Landesämter

² Einschränkung des Berichtskreises ab 2006 auf Betriebe ab 50 Beschäftigte (bisher 20 Beschäftigte)

³ Ende September 2010

5. Wie viele Schiffbaubetriebe in Deutschland mussten im Zuge der Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise seit 2008 Insolvenz anmelden, und wie viele Beschäftigte waren davon betroffen?

Im Zuge der Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise seit 2008 mussten sechs Schiffbauunternehmen mit sieben Betrieben Insolvenz anmelden. Davon waren 3 400 Beschäftigte betroffen. Einige dieser Werften bestehen mit stark verringertem Personal fort.

6. Wie hat sich die Zahl der Neuaufträge für die deutsche Werftindustrie in den vergangenen zehn Jahren im Verhältnis zur Gesamtflotte deutscher Reeder entwickelt, und wie unterteilen sich die neuen Bestellungen in Schiffstypen?

In der Anlage 1 sind die Neubauablieferungen deutscher Werften unterteilt nach Schiffstypen für die letzten zehn Jahre aufgelistet. Die höchste Zahl an Ablieferungen waren 84 Schiffe, davon 54 Containerschiffe, im Jahr 2008. Die Entwicklung der Neubauablieferungen war in den vergangenen Jahren bis zum Ausbruch der Finanz- und Wirtschaftskrise geprägt von hohen Anteilen an Containerschiffen, die überwiegend von deutschen Bestellern geordert wurden. Den Höhepunkt erreichte diese Entwicklung in den Jahren 2005 bis 2008, in denen bis zu 70 Prozent der Ablieferungen deutscher Werften auf Containerschiffe entfielen. Vergleichbar aufgeteilte Daten für die Zahl der Neubaufträge liegen nicht vor.

In den letzten zehn Jahren hat sich die Zahl der Schiffe der deutschen Reeder auf 3 548 Schiffe fast verdoppelt. Gemessen an der Bruttoreaumzahl (BRZ) entspricht dies fast einer Vervierfachung auf 76 281 BRZ. Die Entwicklung wird in nachfolgender Tabelle⁴ dargestellt:

Schiffsbestand deutscher Reeder

Jahr	Schiffe	1000 BRZ
2000	1 850	19 924
2001	2 010	23 039
2002	2 110	26 584
2003	2 230	29 726
2004	2 397	33 975
2005	2 575	40 879
2006	2 729	49 946
2007	3 011	58 751
2008	3 220	65 899
2009	3 371	71 003
2010	3 548	76 281

Quelle: BSH und VDR

⁴ jeweils zum 1. Januar; Quelle: BSH und VDR

7. Wie stellt sich die Auslastung der deutschen Schiffbaubetriebe in diesem Zeitraum dar?

Der Bundesregierung liegen die zur Beantwortung dieser Frage erforderlichen genauen Informationen nicht vor. Jedoch waren die Kapazitäten der deutschen Werften in der letzten Boomphase bis zum Beginn der Wirtschafts- und Finanzkrise aufgrund gefüllter Auftragsbücher ausgelastet.

Aktuell wurden im Rahmen der Schiffbaumfrage 2010 der IG Metall Küste deutsche Schiffbaubetriebe nach ihrer Auslastung befragt. 24 Werften machten hierzu Angaben. Von diesen waren 2010 zwölf Werften zu 100 Prozent, acht Werften zwischen 50 und 99 Prozent ausgelastet. Vier Werften wiesen eine Auslastung bis zu 50 Prozent auf.

8. Wie stellt sich die Schiffsfinanzierung bei den Bestellungen deutscher Reeder bei deutschen und ausländischen Werften nach Eigen- und Fremdkapital dar (bitte nach Schiffstypen angeben), und wie hoch ist der Anteil der Bankbürgschaften an der Auftragsfinanzierung?
9. Wie stellt sich der Anteil der Fremdkapitalfinanzierung nach Bauzeit- und Bauendfinanzierung dar?
10. Wie hoch ist der Anteil von Schiffbauprojekten, die im Rahmen der Fremdkapitalfinanzierung von deutschen Reedern an ausländische Werften vergeben wurden?

Die Fragen 8 bis 10 werden gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen die zur Beantwortung dieser Frage erforderlichen Informationen von Unternehmen bzw. Banken nicht vor.

11. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, wie viele Banken in Deutschland im Geschäftsfeld der Schiffsfinanzierung aktiv sind, und wie hoch die Zahl derer ist, die sich aufgrund der finanzmarktinduzierten Wirtschaftskrise aus diesem Marktsegment zurückgezogen haben?

In Deutschland sind über zehn Banken in der Schiffsfinanzierung tätig. Alle diese Banken sind nach Informationen der Bundesregierung weiterhin in der Schiffsfinanzierung aktiv.

12. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, wie sich das Kreditvolumen für die Schiffsfinanzierung in den vergangenen zehn Jahren entwickelt hat?

Aufgrund des Booms in der Schifffahrt bis zur Wirtschafts- und Finanzkrise ist der Darlehensbestand der wichtigsten Schiffsfinanzierenden Banken in den letzten zehn Jahren erheblich angestiegen. Im Jahr 2009 betrug der Darlehensbestand 106,3 Mrd. Euro und war damit fast identisch mit dem Wert für 2008 (106,9 Mrd. Euro). Im Jahr 2007 belief sich der Darlehensbestand noch auf 93 Mrd. Euro [Quelle: HANSA International Maritime Journal – 2010 – Nr. 11].

13. Wie viele Anträge auf Unterstützungsmaßnahmen des KfW-Sonderprogramms und des Bürgschaftsprogramms im Rahmen des Wirtschaftsfonds Deutschland sind von den Unternehmen der maritimen Wirtschaft eingereicht worden, und wie hoch ist die Zahl der Bewilligungen?
14. Welches Volumen umfassen die bewilligten Hilfen seit 2008, und wie unterteilt sich dieses in Maßnahmen aus dem KfW-Sonderprogramm und dem Bürgschaftsprogramm im Rahmen des Wirtschaftsfonds Deutschland?
15. Wie teilen sich die vergebenen Mittel nach den Bereichen Schiffbau und Schifffahrt auf?

Die Fragen 13 bis 15 werden gemeinsam beantwortet.

Bis Ende Oktober 2010 beantragten insgesamt 163 Unternehmen des maritimen Sektors Mittel in Höhe von rund 4 Mrd. Euro aus dem Wirtschaftsfonds Deutschland. Im Bereich Schifffahrt wurden bis Ende Oktober insgesamt 59 Anträge mit einem Volumen in Höhe von 615,55 Mio. Euro und im Bereich Schiffbau 29 Anträge mit einem Volumen von 671,95 Mio. Euro bewilligt. Die Aufteilung der Anträge und Bewilligungen auf Kredite aus dem KfW-Sonderprogramm und auf Bürgschaften können folgender Tabelle entnommen werden:

Schiffkredite und Bürgschaften für Branche „See- und Küstenschifffahrt“ zum 31. Oktober 2010

	Anzahl	Volumen	Anzahl	Volumen
	Anträge	Anträge	Bewilligungen	Bewilligungen
		Mio. €		Mio. €
KfW-Sonderprogramm	106	2 086,97	47	556,25
Bürgschaften	15	1 147,06	12	59,3
Summe	121	3 234,03	59	615,55

Schiffkredite und Bürgschaften für Branche „Schiffs- und Bootsbau“ zum 31. Oktober 2010

	Anzahl	Volumen	Anzahl	Volumen
	Anträge	Anträge	Bewilligungen	Bewilligungen
		Mio. €		Mio. €
KfW-Sonderprogramm	12	301,39	11	203,77
Bürgschaften	30	506,54	18	468,18
Summe	42	807,93	29	671,95

16. Wie lange dauerte im Durchschnitt die Bearbeitung der Anträge?

Die Bearbeitungszeiten der oben genannten Anträge einschließlich der ggf. einzuschaltenden Gremien waren stark schwankend und abhängig von der Komplexität der einzelnen Fälle und der Verfügbarkeit der erforderlichen Unterlagen. Im Durchschnitt betrug die Durchlaufzeit eines Kreditantrags bei der KfW Bankengruppe rund drei Monate. Dieser Aufwand folgt aus der Komplexität der Fälle, des beantragten Finanzierungsvolumens sowie des notwendigen Strukturierungsaufwands, um möglichst viele Anträge genehmigen zu können.

17. Hat die Bundesregierung die Prüfaufträge aus den Spitzengesprächen beim Maritimen Koordinator aufgegriffen, die Verfahren im KfW-Sonderprogramm zu beschleunigen und zu standardisieren und dabei auch die von Banken vorgebrachten Vorschläge für Anpassungen des Sonderprogramms zu berücksichtigen, und wenn nein, wie begründet sie dies?

Ja, die Prüfaufträge wurden aufgegriffen. Aus den Erfahrungen in der Antragsbearbeitung und in Zusammenarbeit mit betroffenen Banken wurden Kriterien- und Quick-Check-Listen für eine Beschleunigung und Standardisierung der Verfahren im KfW-Sonderprogramm entwickelt. Diese wurden den Banken als Leitplanken im Antragsverfahren zur Verfügung gestellt.

18. Wie bewertet die Bundesregierung die Wirksamkeit dieser Unterstützungsmaßnahmen, und wie kommt sie zu dieser Bewertung?
19. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, in welchem Umfang die Hilfen aus dem Wirtschaftsfonds Deutschland zur Sicherung von Arbeitsplätzen beigetragen haben?

Die Fragen 18 und 19 werden gemeinsam beantwortet.

Die Unterstützungsmaßnahmen des Wirtschaftsfonds Deutschland haben sich als sehr wirkungsvoll zur Überwindung der Folgen der Wirtschafts- und Finanzkrise erwiesen. Gerade einige Werften, die eine hohe regionale Bedeutung besitzen, konnten von dem erweiterten Bürgschaftsangebot sehr gut profitieren und ihren Fortbestand sichern. Die Gesellschaften/Unternehmen aus der maritimen Wirtschaft, die direkt aus dem KfW-Sonderprogramm Fördermittel bewilligt bekommen haben, repräsentieren in Summe eine Beschäftigtenzahl von mehr als 14 000 Arbeitnehmern. In diesem Zusammenhang kann der Beitrag zur Sicherung von Arbeitsplätzen allerdings nicht abschließend quantifiziert werden. Zusätzlich müssen auch positive mittelbare Beschäftigungseffekte innerhalb von Unternehmensgruppen, bei Zulieferunternehmen und bei externen Dienstleistern unterstellt werden.

20. Ist eine Evaluierung der Hilfsmaßnahmen und ihrer Wirkung für die Sicherung von Betrieb und Arbeitsplätzen in der Werftindustrie durch die Bundesregierung erfolgt, oder ist dies geplant?

Die Maßnahmen aus dem Wirtschaftsfonds Deutschland wurden in Ihrer Gesamtheit bereits evaluiert. Im Ergebnis haben die Untersuchungen Zielrichtung und Umsetzung der Hilfsmaßnahmen der Bundesregierung als richtig bestätigt.

21. Wie begründet die Bundesregierung ihre Entscheidung, die Hilfen für die deutschen Werften über den Wirtschaftsfonds Deutschland nach dem 31. Dezember 2010 nicht fortzuführen?

Die Einführung des Wirtschaftsfonds Deutschland stützte sich insbesondere auf den „Vorübergehenden Gemeinschaftsrahmen“ („Temporary Framework“) der EU-Kommission. Es war eine gesamtwirtschaftliche Maßnahme zur Überwindung der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise ohne branchenspezifische Sonderregelungen. Da sich die gesamtwirtschaftliche Situation in Deutschland und der EU insgesamt positiv entwickelt hat, wäre eine uneingeschränkte Fortführung der Maßnahmen des Vorübergehenden Gemeinschaftsrahmens nicht gerechtfertigt gewesen. Deshalb hat die EU-Kommission auch entschieden, die Möglichkeit eines erhöhten Verbürgungsgrades von bis zu 90 Prozent nicht aufrechtzuerhalten – siehe hierzu auch die Antwort zu Frage 28.

22. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Aufschwungphase die Werftindustrie nach einer internationalen Konjunkturkrise typischerweise erst spät erreicht?

Grundsätzlich ja.

23. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die deutschen Werften vor dem Hintergrund der weiterhin schwierigen konjunkturellen Lage auch in Zukunft Unterstützung benötigen, und wenn ja, mit welchen konkreten Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung, die deutschen Werften zu unterstützen?
24. Mit welchen Instrumenten beabsichtigt die Bundesregierung zukünftig insbesondere die Finanzierungsmodalitäten für deutsche Werftbetriebe zu verbessern?

Die Fragen 23 und 24 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung wird mit Ausnahme des Wirtschaftsfonds Deutschland alle Unterstützungsmaßnahmen zugunsten der Werften fortführen. Dazu gehören neben den Exportkreditgarantien und den CIRR-Zinsausgleichsgarantien zum Beispiel die Innovationsförderung sowie das FuE-Programm „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“. Im Finanzierungsbereich werden wie in der Vergangenheit die Schiffsbau-Landesbürgschaften, die 80 Prozent der Risiken der finanzierenden Banken verbürgen können, von zentraler Bedeutung sein.

25. Liegen die Ergebnisse der in den Spitzengesprächen beim Maritimen Koordinator der Bundesregierung verabredeten Prüfung vor, wie die Spielräume der Instrumentarien der Schiffsfinanzierung vollständig ausgeschöpft werden können, und welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus?

Es hat sich gezeigt, dass Bund und Länder ihre haushaltsrechtlichen, wettbewerbsrechtlichen und internationalen Spielräume bereits umfassend nutzen. Der maritime Sektor hat vom Wirtschaftsfonds Deutschland weit überdurchschnittlich profitiert. Die Bundesregierung begleitet die Exportaktivitäten der deutschen Werften flexibel und in großem Umfang mit staatlichen Exportkreditgarantien sowie CIRR-Zinsausgleichsgarantien, wobei die Vorgaben des OECD-Konsensus für staatlich unterstützte Exportkredite eingehalten werden. Auf diese Weise ermöglicht es die Bundesregierung den Werften zu gleichen Bedingungen auf den Weltmärkten zu konkurrieren.

26. Wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Vorschläge zur Neujustierung dieser Instrumentarien, welche die Fraktion der CDU/CSU am 8. November 2010 vorgelegt hat, und sieht sie einen Widerspruch zu Aussagen des Bundesministers für Wirtschaft und Technologie, die erhöhte Bürgschaftsquote von 90 Prozent nicht beibehalten zu wollen?

Die Vorschläge der CDU/CSU-Bundestagsfraktion werden grundsätzlich begrüßt. Wie in der Antwort zu Frage 21 dargelegt, ist aufgrund der Entscheidung der EU-Kommission vom 1. Dezember 2010 eine Beibehaltung einer erhöhten Bürgschaftsquote von 90 Prozent weder für die Gesamtwirtschaft noch für einzelne Branchen möglich.

27. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag, befristet bis Ende 2012 die Möglichkeit einer 90-prozentigen Haftungsfreistellung bzw. eine Risikoabdeckung bei Schiffbaubürgschaften von 90 Prozent zu erhalten (gegebenenfalls unter Risikoteilung zwischen Bund und Ländern)?

Siehe Antwort zu Frage 21.

28. Hat sich die Bundesregierung in den Konsultationen zum Entwurf der Europäischen Kommission für eine Verlängerung des sog. „Temporary Framework“ eingesetzt, und wie bewertet sie den Entwurf der Europäischen Kommission, der eine Fortführung der gegenwärtigen Regelung für ein Jahr bei gleichzeitiger deutlicher Reduzierung des Umfangs vorsieht?

Die Bundesregierung hat sich an der Konsultation zu den Vorschlägen der Europäischen Kommission vom 4. Oktober 2010 zur Verlängerung des „Vorübergehenden Gemeinschaftsrahmens“ („Temporary Framework“) beteiligt. Dabei wurde der Ansatz der Kommission, die beihilferechtlichen Fördermöglichkeiten um ein Jahr zu verlängern, gleichzeitig aber den Umfang deutlich zu reduzieren, grundsätzlich begrüßt. Der Ansatz entspricht der auf EU-Ebene gemeinsam beschlossenen Strategie eines graduellen Ausstiegs aus den Konjunkturmaßnahmen. Er trägt der in vielen Mitgliedstaaten seit dem Höhepunkt der Finanz- und Wirtschaftskrise deutlich verbesserten wirtschaftlichen Lage Rechnung. Die Kommission hat am 1. Dezember 2010 im Wesentlichen unverändert die genannten Vorschläge angenommen, die Regelungen werden zum 1. Januar 2011 wirksam.

Mit Blick auf die gute wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands hatte die Bundesregierung bereits seit längerem ein Auslaufen des „Wirtschaftsfonds Deutschland“ zum Jahresende beschlossen.

29. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag, den erhöhten Hermes-Avalrahmen von 300 Mio. Euro für Exportgeschäfte im zivilen wie im Marineschiffbau beizubehalten und ein vergleichbares Instrument für inländische Aufträge zu schaffen?

Im Rahmen des Konjunkturpakets II Anfang 2009 wurde bei den Avalgarantien – als einem der Produkte der Exportkreditgarantien des Bundes – die zulässige Obligogrenze pro Exporteur von 80 Mio. Euro auf 300 Mio. Euro erhöht. Da die bisher geltende Obligogrenze nur in sehr wenigen Fällen überschritten wurde, hat der Interministerielle Ausschuss (IMA) zwischenzeitlich die Regellgrenze wieder auf 80 Mio. Euro zurückgeführt. Diese kann aber in begründeten Einzelfällen überschritten werden.

Für inländische Aufträge stehen die Inlandsbürgschaften, d. h., die Schiffsbau-Landesbürgschaften zur Verfügung.

30. Wie bewertet die Bundesregierung die Wirksamkeit des Festzinssystems „CIRR“ für den deutschen Schiffbausektor, und wird sie sich dafür einsetzen, das CIRR-Gewährleistungsinstrument in seiner bisherigen Ausgestaltung beizubehalten?

Die Bundesregierung wird den CIRR-Zinsausgleichsmechanismus fortführen. Das mit dem OECD-Konsensus in Einklang stehende Förderinstrument wird sehr stark nachgefragt und unterstützt damit wirksam deutsche Werften im internationalen Wettbewerb.

31. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, durch Investitionsanreize zum Beispiel im Bereich der Steuerpolitik den Bau von Schiffen in Deutschland zu fördern, und sind ihr ähnliche Anreizsysteme aus anderen EU-Ländern oder zugunsten anderer Industriebereiche bekannt?

Es wird berichtet, dass in einigen Ländern der EU ein Tax Lease System existiert, das angeblich auch Vorteile für den jeweiligen nationalen Schiffbau haben soll. In Spanien können nach vorliegenden Kenntnissen Reedereien ein Tax Lease System nutzen, wobei nach bisherigen Informationen keine Bindung an den Kauf von Schiffen im Inland besteht. Zudem ist das Tax Lease System dort in mehreren Wirtschaftsbereichen anwendbar. Die Bundesregierung lehnt derartige Subventionen aus ordnungs- und haushaltspolitischen sowie aus steuersystematischen Gründen ab. Aus wettbewerbsrechtlichen Gründen wäre es zudem nicht möglich, Fördermaßnahmen an den Kauf von Schiffen bei deutschen Werften zu knüpfen, so dass eine zielgenaue Förderung durch dieses Instrument nicht möglich wäre.

32. Was will die Bundesregierung unternehmen, um vor dem Hintergrund des neu aufgelegten KfW-Sonderprogramms „Offshore-Windenergie“ die Finanzierung und Produktion der benötigten Spezialschiffe am Standort Deutschland sicherzustellen?

Von allen Maßnahmen zur Förderung der Offshore-Windenergie profitieren auch Werften durch einen erhöhten Bedarf an Spezialschiffen. Entscheidend ist, dass es deutschen Werften gelingt, Aufträge für diese Spezialschiffe zu akquirieren. Der erste große Erfolg ist der am 8. Dezember 2010 an die Sietas-Werft erteilte Auftrag über den Bau eines Offshore-Windanlagen-Transport- und Installationsschiffs.

33. Welche Kenntnisse liegen der Bundesregierung über internationale Finanzierungsstrukturen zur Förderung des nationalen Schiffbaus vor (bitte nach Ländern aufschlüsseln), und welche Schlüsse zieht sie daraus für die nationale Politik?

In allen wichtigen Schiffbauländern bestehen umfangreiche Finanzierungsinstrumente sowohl zur Finanzierung von Werften (Bauzeitfinanzierung) als auch zur Finanzierung der Besteller. Auch Deutschland bietet hier ein breites Instrumentarium. Hierzu gehören die staatlichen Exportkreditgarantien (Hermesdeckungen), die Länderbürgschaften für den Schiffbau oder die so genannten CIRR-Zinsausgleichsgarantien. Im Zuge der Wirtschafts- und Finanzkrise haben viele Länder ihre Unterstützungsmaßnahmen ausgebaut. In Deutschland wurden im Rahmen des Wirtschaftsfonds Deutschland zeitlich befristete Verbesserungen eingeführt (KfW-Sonderprogramm, Bürgschaftsprogramm mit bis zu 90 Prozent-Risikoübernahme).

Laut Zeitungsberichten sollen in China und Korea zweistellige Milliarden-Programme aufgelegt worden sein, um beispielsweise die Liquidität von Werften zu stärken oder die Stornierung von Schiffsaufträgen zu vermeiden. Offizielle Hinweise über den tatsächlichen Umfang bzw. die Konditionen der Maßnahmen sind so gut wie nicht erhältlich. Allerdings machen diese Staaten keinen Hehl aus ihrer industriepolitischen Zielsetzung hinsichtlich der Stärkung ihres nationalen Schiffbaus.

Zu den Unterstützungsmöglichkeiten anderer Staaten gehören u. a. direkte staatliche Finanzierungen (z. B. Korea) und Absicherungen für Wechselkursrisiken in der Angebotsphase (z. B. Frankreich, Niederlande).

Die Bundesregierung hat in mehreren großen Runden die Finanzierungsthematik in der maritimen Wirtschaft mit allen Beteiligten diskutiert. Sie hat hierbei zugesichert, die bestehenden Spielräume der Instrumentarien der Schiffsfinanzierung zu nutzen. Hierbei sind allerdings internationale Vorgaben des OECD-Konsensus oder das EU-Wettbewerbsrecht zu berücksichtigen. Andere Schiffbaunationen außerhalb der OECD wie z. B. China unterliegen diesen Regelungen nicht und können insoweit z. B. längere Kreditlaufzeiten anbieten. Die Bundesregierung strebt an, in bilateralen Kontakten und multilateralen Foren auch diese Staaten an gemeinsame Regelungen heranzuführen, um so international gleiche Wettbewerbsbedingungen zu erreichen.

34. Wie bewertet die Bundesregierung die Wettbewerbschancen für die deutsche Werftindustrie vor dem Hintergrund der anhaltenden Wettbewerbsverzerrungen auf dem internationalen Markt, bedingt etwa durch staatlich geförderte strategische Investitionen und staatliche Subventionierung?

Insgesamt sind die deutschen Werften mit ihren privatwirtschaftlichen Strukturen und innovativem Produktportfolio international grundsätzlich wettbewerbsfähig und haben in wichtigen Segmenten des Spezialschiffbaus gute Wettbewerbschancen. Unternehmen und Verbände weisen jedoch darauf hin, dass sie wegen staatlich geförderter strategischer Investitionen oder staatlicher Subventionierung in anderen Ländern mitunter einem erhöhten Wettbewerbsdruck ausgesetzt sind.

35. Wird sich die Bundesregierung auf WTO- und OECD-Ebene für eine Beseitigung der bestehenden Wettbewerbsverzerrungen auf dem internationalen Markt einsetzen, und welche konkreten Maßnahmen plant sie dazu?

Erhebliche Wettbewerbsverzerrungen bestehen seit Jahrzehnten im Verhältnis zu asiatischen Schiffbaunationen. Alle Versuche, im Rahmen der OECD die Wiederaufnahme der im Jahre 2005 abgebrochenen Verhandlungen über ein Schiffbauabkommen zu erreichen, scheitern derzeit an der rigiden Haltung Koreas. Korea ist nicht bereit, das für die EU-Werften zentrale Thema „Preisbildung bei Schiffen“ zu diskutieren. Die Bundesregierung ist weiterhin an der Wiederaufnahme der Verhandlungen sehr interessiert. Diese macht aber nur dann Sinn, wenn auch alle wichtigen Schiffbaunationen ernsthaft faire Regelungen für den internationalen Wettbewerb gestalten wollen. Dies ist derzeit nicht der Fall.

36. Wird sich die Bundesregierung gegenüber der Europäischen Kommission dafür einsetzen, neue EU-Regelungen über staatliche Beihilfen für den Schiffbau zu schaffen?

Die Bundesregierung setzt sich gemeinsam mit den Küstenländern für eine Verlängerung des Schiffbaubeihilferahmens ein. Um die Innovationsförderung auf schwimmfähige und bewegliche Offshore-Strukturen ausweiten zu können, setzt sie sich hierbei für eine entsprechende Erweiterung des Anwendungsbereiches des Schiffbaubeihilferahmens ein.

37. Wie beurteilt die Bundesregierung Vorschläge zur Stärkung der Rolle der Europäischen Investitionsbank zugunsten der europäischen Schiffbauindustrie durch bevorzugte Kreditbereitstellung zum Bau technologisch hochwertiger umweltfreundlicher Schiffe?

Schiffsfinanzierungen fallen unter die Finanzierungspolitik der Europäischen Investitionsbank (EIB) für den Verkehrssektor. Voraussetzungen für eine Finanzierung durch die EIB sind eine Übereinstimmung mit den Förderzielen der Bank, angemessene Auslastungsfaktoren der finanzierten Schiffe sowie die Einhaltung hoher Umweltstandards. Gegenwärtig läuft ein öffentlicher Konsultationsprozess der EIB zur Finanzierungspolitik im Verkehrssektor. Die Bundesregierung wird sich in diesem Zusammenhang für eine Stärkung der Rolle der Europäischen Investitionsbank bei der Finanzierung innovativer Schiffsprojekte einsetzen. Vorschläge zur Anpassung der Finanzierungspolitik im Verkehrssektor müssen in Übereinstimmung mit den Prinzipien der WTO stehen, d. h. sie dürfen nicht den internationalen Wettbewerb verzerren.

38. Wird die Bundesregierung die Bemühungen um ein neues OECD-Schiffbauabkommen unterstützen?

Vergleiche Antwort zu Frage 35.

39. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den am 15. November 2010 vorgestellten Empfehlungen des Wissenschaftsrates zur Erneuerung und strategischen Weiterentwicklung der deutschen marinen Forschungsflotte?
40. Welche Veränderungen ergeben sich – angesichts der Empfehlung des Wissenschaftsrates, zeitgerecht Ersatz für die Forschungsschiffe „Polarstern“ und „Meteor“ zu schaffen – für den Zeitplan bei der Erneuerung der Forschungsflotte?
41. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um das vom Wissenschaftsrat beschriebene Potenzial für die Forschungsflotte, ein europäisch und international einmaliges Profil und damit eine Vorreiterrolle in der Polarforschung einnehmen zu können, tatsächlich zu erreichen?
42. Wie sieht der weitere Zeitplan bezogen auf die anderen Forschungsschiffe für die Meeres- und Polarforschung aus, und welche Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung neben der Erneuerung für eine strategische Weiterentwicklung der Forschungsflotte zu ergreifen?

Die Fragen 39 bis 42 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung wertet die Empfehlungen des Wissenschaftsrates aus und wird danach ihre Entscheidungen zur Erneuerung, strategischen Weiterentwicklung und internationalen Profilbildung der deutschen Forschungsflotte – einschließlich eines Zeit- und Kostenplanes – treffen. Das Bundesministerium für Bildung und Forschung wird dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages wie erbeten einen entsprechenden Bericht zur Gesamtschiffsstrategie zuleiten.

Anlage 1

Neubauablieferungen deutscher Werften unterteilt nach Schiffstypen

Schiffstyp	2000		2001		2002		2003		2004		2005		2006		2007		2008		2009		1-9 2010	
	Anz.	BRZ	Anz.	BRZ	Anz.	BRZ	Anz.	BRZ	Anz.	BRZ	Anz.	BRZ	Anz.	BRZ	Anz.	BRZ	Anz.	BRZ	Anz.	BRZ	Anz.	BRZ
Öltanker	2	22.453	2	42.706	2	43.698	2	42.682	-	-	-	-	-	-	3	80.103	-	-	-	-	-	-
Produkten- und Chemikalientanker	2	7.200	-	-	-	-	1	10.300	2	42.679	3	66.021	2	52.600	-	-	1	27.007	2	29.580	-	-
Bulk Carrier	-	-	2	35.000	-	-	-	-	-	-	1	17.350	-	-	-	-	-	-	2	41.000	1	20.500
Frachtschiffe (General Cargo)	12	97.372	2	12.546	-	-	1	8.400	1	8.400	-	-	-	-	-	-	5	53.400	2	30.141	1	17.341
Containerschiffe	19	541.328	26	484.057	42	747.183	36	625.111	39	692.400	51	931.724	51	1.029.146	54	1.048.617	50	962.411	18	304.215	8	212.202
Ro-Ro-Schiffe	9	146.695	2	52.938	4	99.408	5	116.901	2	61.600	4	100.505	2	54.035	2	31.200	2	46.470	5	94.021	5	105.479
LPG-Carrier	1	5.600	1	5.600	1	3.600	-	-	-	-	1	1.200	-	-	2	27.786	2	27.786	2	27.757	2	27.758
Fähr-/Passagierschiffe/Yachten	4	115.252	12	466.169	14	387.705	10	180.719	9	155.558	4	178.902	8	191.258	8	191.358	17	285.012	6	210.831	13	340.197
Fischereifahrzeuge	-	-	-	-	-	-	-	-	1	650	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Schlepper	4	1.695	1	500	-	-	-	-	-	-	1	1.262	2	500	2	4.556	2	2.989	5	6.246	1	3.552
Sonstige	10	68.822	5	7.442	5	1.040	7	13.876	7	15.954	4	477	5	6.574	3	300	5	2.357	12	23.217	8	26.560
Gesamt	63	1.006.417	53	1.106.958	68	1.282.634	62	997.989	61	977.241	69	1.297.441	70	1.334.113	74	1.383.920	84	1.407.432	54	767.008	39	753.589

