

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Leif-Erik Holm, Tino Chrupalla,
Dr. Heiko Heßenkemper, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/22164 –**

Mögliche Beteiligung an Werften in Mecklenburg-Vorpommern und verbundene Ausfallrisiken

Vorbemerkung der Fragesteller

Im August 2018 hat sich ein Konsortium unter Führung der KfW-IPEX Bank auf ein Paket zur Finanzierung für Kreuzfahrtschiffe in den „M.-Werften“ geeinigt (<https://www.ostsee-zeitung.de/Nachrichten/MV-aktuell/Finanzierung-g-fuer-Global-Class-Schiffe-steht>). Dieses Paket beinhaltet auch Exportkreditgarantien des Bundes bzw. der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) in Höhe mehrerer Milliarden Euro (ebd.).

Im Juni 2020 wurde berichtet, dass die Kreuzfahrtbranche und verbundene Branchen besonders schwer von der Corona-Pandemie betroffen sind (<https://daserste.ndr.de/panorama/archiv/2020/Kreuzfahrt-Soll-der-Staat-die-Branche-retten,kreuzfahrtschiffe286.html>). Beispielsweise wurden die weltweit 400 aktiven Kreuzfahrtschiffe zum gegebenen Zeitpunkt seit mehreren Monaten nicht mehr genutzt, und Experten rechnen nicht mit einer baldigen Erholung (ebd.). Daneben wurde berichtet, dass die KfW bis September 2019 Kredite für insgesamt 73 Kreuzfahrtschiffe mit einem Gesamtvolumen von 8,4 Mrd. Euro vergeben hat, wobei sich das Kreditvolumen laut KfW bis Juni 2020 auf 7,6 Mrd. Euro reduziert hat (ebd.). Zusätzlich sichert die KfW Exportkredite mit Exportkreditgarantien ab, woraus sich ein potenzielles Risiko für Steuerzahler über 25 Mrd. Euro ableitet (ebd.).

Zu diesen finanziellen Beteiligungen der Schiffbaufinanzierung addieren sich Rückgarantien des Bundes für Landesbürgschaften, beispielsweise für Projektzeitfinanzierungen auf den Werften in Mecklenburg-Vorpommern (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 19/544).

Mitte des Jahres 2020 wurde berichtet, dass G. H. einen Antrag auf Stabilisierungsmaßnahmen über 570 Mio. Euro aus dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) bzw. nach dem entsprechenden Gesetz (Wirtschaftsstabilisierungsfondsgesetz (WStFG)) gestellt hat, über den bis Ende September 2020 entschieden werden soll (<https://www.ndr.de/nachrichten/mecklenburg-vorpommern/Genting-will-„MV-Werften“-offenbar-ans-Land-verkaufen,coronavirus2996.html>). Aktuell hat die G. H. der Bundesregierung und der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern angeboten, eine Mehrheitsbeteiligung an der

G. H.-Tochter „M.-Werften“ zu erwerben, um eine drohende Insolvenz abzuwenden (ebd.).

1. Liegen der Bundesregierung eigene Bewertungen vor, wann mit einer Normalisierung (beispielsweise hinsichtlich Betrieb und Auslastung von Kreuzfahrtschiffen) in der Kreuzfahrtschiffbranche (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) zu rechnen ist, und in welcher Form werden Prognosen über die Entwicklung dieser Branche in Entscheidungen über Anträge auf Unterstützung nach dem Wirtschaftsstabilisierungsfondsgesetz (WStFG) aus dieser Branche wie dem Antrag der G. H. (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) und damit verbundenen Industrien wie dem Schiffbau berücksichtigt?

Der Bundesregierung liegen aufgrund der COVID-19-bedingten Lage keine gesicherten Erkenntnisse vor, wann es zu einer vollständigen Erholung bzw. Normalisierung des Kreuzfahrtmarktes kommen wird. Mitte März 2020 hatten sämtliche international agierenden Kreuzfahrtreedereien ihren Geschäftsbetrieb aufgrund der COVID-19-Pandemie weitgehend eingestellt. Die aktuellen Gegebenheiten betreffend das derzeit eingeschränkte Wiederanlaufen des Kreuzfahrtbetriebs variieren global.

Voraussetzung für den Erhalt von Unterstützung durch den Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) ist nach dem Stabilisierungsfondsgesetz u. a. das Vorliegen einer klaren eigenständigen Fortführungsperspektive nach Überwindung der Pandemie. Dies wird im Einzelfall umfassend geprüft.

2. Erwägt die Bundesregierung, G. H. oder „M.-Werften“ nach dem WStFG zu unterstützen, und wenn ja, welche Art von Stabilisierungsmaßnahme (beispielsweise eine Beteiligung) wird derzeit seitens der Bundesregierung präferiert (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
3. Beeinflusst das Angebot von G. H. gegenüber der Bundesregierung und der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern, eine Beteiligung an „M.-Werften“ zu erwerben, die Bewertung des Antrags der G. H. auf Unterstützung nach dem WStFG (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller), und wenn ja, wie?
4. Erwägt die Bundesregierung, auf das Verkaufsangebot der G. H. einzugehen?
 - a) Wenn ja, in welcher Höhe erwägt die Bundesregierung eine Beteiligung an „M.-Werften“ (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller), und kommt für die Bundesregierung eine Mehrheitsbeteiligung, möglicherweise auch zusammen mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern, in Frage?
 - b) Wenn ja, liegen der Bundesregierung Pläne vor, an wen und wann die sich derzeit in „M.-Werften“ in Bau befindlichen Kreuzfahrtschiffe veräußert werden sollen, wenn eine Beteiligung an „M.-Werften“ angestrebt wird?
 - c) Mit welchen Vertretern der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern hat die Bundesregierung zum Verkaufsangebot Gespräche geführt, und welche Inhalte hatten diese Gespräche?
8. Spielen Ausfallrisiken auf Exportkredite oder Exportkreditgarantien der KfW sowie Rückgarantien für Landesbürgschaften bzw. potenzielle Abschreibungen in Höhe von mehreren Milliarden Euro eine Rolle bei der Entscheidung der Bundesregierung über das Verkaufsangebot der G. H. oder den Antrag auf Stabilisierungsmaßnahmen nach dem WStFG und

wenn ja, welche Rolle spielen diese Ausfallrisiken in der Entscheidungsfindung der Bundesregierung zum vorliegenden Antrag und dem Verkaufsangebot (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Die Fragen 2, 3, 4 und 8 werden gemeinsam beantwortet.

Zu Anträgen oder laufenden Gesprächen über WSF-Stabilisierungsmaßnahmen nach dem Stabilisierungsfondsgesetz mit einzelnen Unternehmen kann sich die Bundesregierung im Hinblick auf Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse und kapitalmarktrelevante Informationen nicht äußern. Wie im Gesetz vorgesehen, unterrichtet die Bundesregierung das geheim tagende Bundesfinanzierungsgremium laufend über alle den Wirtschaftsstabilisierungsfonds betreffenden Fragen, darunter wichtige Einzelfälle.

5. Sind die Standorte der „M.-Werften“ nach Kenntnis der Bundesregierung für den Militärschiffbau geeignet?

Die MV-Werften sind derzeit nicht im Marineschiffbau tätig. Ob die MV-Werften künftig einen Einstieg in dieses Segment planen, obliegt der Entscheidung der Geschäftsleitung des Unternehmens.

6. In welcher Höhe droht dem Bund und der KfW nach Kenntnis der Bundesregierung Schaden, sollte G. H. oder „M.-Werften“ insolvent werden (bitte nach Förderungsinstrument aufschlüsseln)?

Für vom Bund mit Exportkreditgarantien abgesicherte Kreuzfahrtschiffsfinanzierungen kann die potenzielle Schadenshöhe aktuell nicht beziffert werden. Die Insolvenz eines ausländischen Schuldners führt nicht zwangsläufig zu einem Schaden in Höhe der übernommenen Exportkreditgarantie(n). Dieser kann erst auf Grundlage einer durchzuführenden Schadensprüfung, der Art des Insolvenzverfahrens, einer möglichen Restrukturierung und der Verwertung von Sicherheiten bestimmt werden.

Inlandsbürgschaften: Der Bund hatte mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern eine Rahmenvereinbarung (gültig bis Ende 2019) für bewilligte Landesbürgschaften bis 400 Mio. Euro geschlossen. Im Rahmen dieser Vereinbarung hat der Bund eine modifizierte ausfallbasierte Garantie zugunsten des Landes für bis zu maximal 80 Prozent verbürgte Kredite für Schiffbaufinanzierungen übernommen. Nach dieser Vereinbarung trägt das Land Ausfälle aus Landesbürgschaften, die in diesen Rahmen bis Ende 2019 einbezogen wurden, bis zu einem Schadensvolumen von 200 Mio. Euro vollständig selbst. An Ausfällen des Landes von mehr als 200 Mio. Euro bis zu einem Betrag von 400 Mio. Euro beteiligt sich der Bund mit 50 Prozent.

Im Falle der MV-Werften hat das Land Bürgschaften in Höhe von 375 Mio. Euro im Rahmen einer Besteller-Anzahlungsfinanzierung übernommen. Die Bürgschaft ist noch nicht voll ausgeschöpft, derzeit beträgt das Bürgschaftsobligo 335 Mio. Euro. Bei voller Valutierung und im Schadensfall würde der Bund aus seiner modifizierten ausfallbasierten Garantie somit mit maximal 87,5 Mio. Euro in Anspruch genommen werden. Würde es zum jetzigen Zeitpunkt zu einem vollständigen Kreditausfall kommen, würde der Bund mit 67,5 Mio. Euro in Anspruch genommen werden.

7. Könnten nach Kenntnis der Bundesregierung durch eine Beteiligung der Bundesregierung an „M.-Werften“ Verluste durch Abschreibungen auf Exportkredite oder Exportkreditgarantien der KfW sowie ggf. noch laufende Rückgarantien für Landesbürgschaften minimiert oder abgewendet werden?

Exportkreditgarantien des Bundes sind ein Außenwirtschaftsförderinstrument. Mit Exportkreditgarantien können im Ausland liegende Risiken gegen Zahlungsausfall abgesichert werden. Das Ausfallrisiko von übernommenen Exportkreditgarantien ist auf Grundlage der Bonität des ausländischen Bestellers oder der wirtschaftlichen Tragfähigkeit des Exportvorhabens zu beurteilen. Grundsätzlich dürfte die Fortführung der MV-Werften etwaige negative wirtschaftliche Auswirkungen auf Genting Hongkong reduzieren. Die konkreten Auswirkungen sind noch vertieft zu prüfen.

9. Für wie viele Kreuzfahrtschiffe wurde bis September 2020 der Bau mit Exportkrediten, Exportkreditgarantien oder Rückgarantien für Landesbürgschaften von der KfW und dem Bund gefördert (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Die Bundesregierung hat seit 2010 Exportkreditgarantien für Finanzierungen für 29 Kreuzfahrtschiffe und 59 Flusskreuzfahrtschiffe übernommen. Von den insgesamt 88 bundesgedeckten Schiffen sind 84 Schiffe (Stand: 31. August 2020) von der KfW IPEX-Bank GmbH finanziert worden. Die modifizierte ausfallbasierte Garantie des Bundes ist nicht auf einzelne Projekte ausgerichtet. Der Bund ist über dieses Instrument mit maximal 100 Mio. Euro am Gesamtausfallrisiko des Landes Mecklenburg-Vorpommern beteiligt (siehe die Antwort zu Frage 6).

10. In welchem Gesamtvolumen in Euro haben die KfW und der Bund bis September 2020 den Bau von Kreuzfahrtschiffen gefördert (bitte nach Förderungsinstrument aufschlüsseln)?

Der Bund sichert im Rahmen der Exportkreditgarantien politisch und wirtschaftlich bedingte Ausfallrisiken deutscher Exporteure und finanzierender Banken im Ausland ab und unterstützt damit die Ausfuhr und den Absatz von Kreuzfahrtschiffen. Exportkreditgarantien sind ein selbsttragendes Instrument, für das die Deckungsnehmer eine risikoadäquate Prämie zahlen. Sie enthalten keine Fördermittel (Geldzuwendungen/Subventionen). Das seit 2010 für Kreuzfahrtschiffsfinanzierungen übernommene Deckungsvolumen des Bundes beläuft sich auf insgesamt 25,4 Mrd. Euro, wobei die KfW IPEX-Bank GmbH bei den meisten Finanzierungen als Agent fungiert. Die Darlehen werden aber von großen Bankenkonsortien bereitgestellt. Die KfW IPEX-Bank GmbH hat bei den o. g. Schiffen einen eigenen Darlehensanteil in Höhe von 6,4 Mrd. Euro.

11. In welcher Form, und in welcher Höhe beteiligt sich die Bundesregierung insgesamt finanziell an der Unterstützung der „M.-Werften“?

Für den Bereich Inlandsbürgschaften wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen. Eine finanzielle Unterstützung von Werften erfolgt im Zusammenhang mit der Übernahme von Exportkreditgarantien des Bundes nicht. Es wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

12. Welche Rolle spielt die Werftindustrie nach Kenntnis der Bundesregierung für die weitere wirtschaftliche Entwicklung Mecklenburg-Vorpommerns, und wie unterstützt die Bundesregierung die Werftenindustrie in Mecklenburg-Vorpommern konkret?

Die maritime Industrie mit den Bereichen Schiff- und Bootsbau sowie maritime Zulieferer und Dienstleister einschließlich der Meeres- und Offshore-Technik stellt einen wesentlichen industriellen Kern in Mecklenburg-Vorpommern dar und ist damit von besonderer wirtschafts- und beschäftigungspolitischer Bedeutung für das Land. Nach Erhebungen des Landes Mecklenburg-Vorpommern zählen rund 300 Unternehmen mit rund 11.500 Beschäftigten zu der maritimen Industrie. Davon zählen rund 160 Unternehmen mit rund 6.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zum Schiff- und Bootsbau in Mecklenburg-Vorpommern. In den vier größeren Unternehmen, den MV-Werften in Wismar, Rostock-Warnemünde und Stralsund, der Neptun-Werft in Rostock-Warnemünde, der Peene-Werft in Wolgast und der Tamsen Maritim in Rostock sind (Stand: 30. Juni 2020) 3.768 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und 328 Auszubildende beschäftigt. Aufgrund ihrer Bedeutung für die gesamte deutsche Volkswirtschaft, ihrer Innovationskraft und strategischen Funktion unterstützt die Bundesregierung die maritime Wirtschaft in Deutschland mit gezielten Förderprogrammen und -instrumenten. Hierzu zählen konkret das Maritime Forschungsprogramm sowie das Werftenprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“, an denen auch die maritime Industrie in Mecklenburg-Vorpommern partizipiert, sowie zahlreiche weitere Fördermaßnahmen des Bundes. Diese Maßnahmen sind eingebettet in die Maritime Agenda 2025, in der die Bundesregierung im Januar 2017 zentrale Ziele, Handlungsfelder und Vorschläge für aufeinander abgestimmte Maßnahmen definiert hat, um unter anderem die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands als Technologie-, Produktions- und Logistikstandort mittel- und langfristig weiter zu stärken. Darüber hinaus profitieren deutsche Schiffbauer und deren Zulieferer in hohem Maße von Hermes-Exportkreditgarantien, die der besonderen Bedeutung der Finanzierung von Schiffbauvorhaben Rechnung tragen. Zu den Exportkreditgarantien wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

