

Festrede

Hans-Joachim Otto MdB

Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie

anlässlich

125 Jahre Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM)

am 23. Februar 2010

um 19:00 Uhr

Hamburg

Es gilt das gesprochene Wort!

Sperrfrist: Beginn der Rede!

Lieber Herr Lüken,
lieber Herr Gedaschko,
liebe Gäste,
sehr geehrte Damen und Herren

Ich freue mich, heute hier in Hamburg, in diesen wunderschönen und zweifellos dem Anlass gerecht werdenden Räumen, mit Ihnen zusammen das 125-jährige Bestehen des VSM zu feiern.

Meine beiden Vorredner haben bereits viel zu Historie der Schiffbaubranche und des VSM gesagt. Auch mich begeistert es, dass es immer herausragende technische Innovationen waren, die den Schiffbau zu einer besonders leistungsfähigen Branche in Deutschland gemacht haben, die mich auch persönlich sehr fasziniert.

Meine bisherigen Kontakte mit Vertretern der maritimen Wirtschaft sowie meine kürzliche Reise an die Küste haben letzte Zweifel - falls solche überhaupt jemals vorhanden gewesen sein sollten - beseitigt: es ist ein Privileg, die maritime Wirtschaftspolitik der Bundesregierung koordinieren zu dürfen.

Positiv eingenommen bin ich auch von den Menschen, die in dieser Branche arbeiten. Sie zeichnen sich dadurch aus, dass sie sich unabhängig von ihrer Rolle beziehungsweise genauen Tätigkeit außergewöhnlich stark mit ihrem Beruf identifizieren. Ich vermute, dies liegt auch daran, dass einem in dieser Branche immer der Flair der weiten Welt um die Nase weht. Dies vermittelt ein Gefühl von Freiheit, welches mir - verzeihen Sie mir die Parallele - als FDP-Politiker besonders nahe liegt.

Es ist denn auch die Schifffahrt gewesen, welche die Globalisierung vorangetrieben, ja überhaupt erst ermöglicht hat. Ohne diese günstige und umweltfreundliche Transportalternative stünden wir heute nicht da wo wir sind. Unser Wohlstandsniveau wäre längst nicht so hoch.

Globalisierung - zu der sich die Bundesrepublik Deutschland seit jeher bekennt und zu der es keine Alternative gibt - zeigt aber auch immer wieder Schattenseiten. Nicht zuletzt die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise lehrt uns dies.

Der Schiffbau und die Schifffahrt sind aufgrund ihrer internationalen Ausrichtung besonders von globalen Krisen betroffen. Sie erleben Konjunkturzyklen immer etwas intensiver als andere Branchen. Bis in das Jahr 2008 hinein bescherte eine stark wachsende Weltwirtschaft den Werften Rekordaufträge und der Schifffahrt extrem hohe Fracht- und Charraten. Heute hat sich das Bild leider stark gewandelt und wir stehen vor ausgesprochen großen Herausforderungen.

Die große Frage ist, ob die deutschen Werften im intensiven Wettbewerb mit asiatischen Werften bestehen können:

Im Bereich der Containerschiffe hat die Krise die Frage zu unseren Ungunsten schneller als erwartet und eindeutig beantwortet. Heute glaubt - wie in anderen europäischen Ländern schon etwas länger - kaum noch einer, dass solche Standardschiffe in größerer Zahl noch in Deutschland gebaut werden könnten.

Einige Werften, die sich schon länger auf den Spezialschiffbau konzentrieren, haben deutlich geringere oder in manchen Fällen keine Probleme. Aber auch sie müssen um die insgesamt sehr geringe Zahl von Neubaufträgen im Markt stark kämpfen. Der Preisdruck wird höher, da auch asiatische Anbieter immer stärker und mit Erfolg in diesen Markt drängen.

Der VSM kritisiert zu Recht, dass die asiatischen Wettbewerber teilweise stark unterstützt werden und der Wettbewerb nicht immer fair ist. Er nennt auch konkrete Beispiele, in denen der Dumpingverdacht nahe liegt.

Ich begrüße es sehr, dass der europäische Werftenverband CESA ein System zur Analyse von Angeboten asiatischer Werften entwickeln will. Nur eine bessere Datenbasis hilft uns, den politischen Druck auf die asiatischen Länder zu erhöhen, sich endlich zu fairen Wettbewerbsbedingungen zu bekennen.

Es ist bislang absolut enttäuschend, dass Korea und China die Verhandlungen um ein "Weltschiffbauabkommen" blockieren. Es ist in meinen Augen auch kurzfristig, denn hohe Subventionen haben auf Dauer gesehen meist auch erhebliche Nachteile.

Deutschland wird sich jedenfalls auf internationaler Ebene, das heißt insbesondere in der EU und OECD, weiter für einen fairen Wettbewerb einsetzen.

Als ich im Januar für zwei Tage Einrichtungen der maritimen Wirtschaft besuchte und Gespräche mit den einschlägigen Verbänden führte, wurden Finanzierungsprobleme besonders stark thematisiert.

Selbst für diejenigen Werften, die über unverändert gute wirtschaftliche Verhältnisse berichten können, ist es kein leichter Weg mehr, Kredite und Avale zu bekommen.

Die Bundesregierung stellt im Rahmen des Wirtschaftsfonds Deutschland Bürgschaften und Kredite zur Verfügung. Diese Instrumente stehen Reedern, Werften und Zulieferern genauso zur Verfügung wie anderen Bereichen auch - sofern die entsprechenden Voraussetzungen vorliegen.

Ein spezifisches Problem im maritimen Cluster ist - so wird uns berichtet -, dass Banken jetzt ihr Schiffsfinanzierungsgeschäft zurückfahren bzw. sehr kritisch bewerten oder gar ganz einstellen. Dies würde nicht unbedingt jedem Einzelfall gerecht.

Auch die Ministerpräsidenten der fünf Küstenländer sind aktiv geworden und haben die Bundeskanzlerin kürzlich angeschrieben. Sie fordern eine Allianz für den maritimen Standort Deutschland. Insbesondere möchten sie Lösungen zur Überwindung der Liquiditätsengpässe finden. Auf Bitte der Bundeskanzlerin werde ich im März (18.) die Länder und die betroffenen Branchen zu einem Gespräch nach Berlin einladen. Wichtig ist dabei vor allem, dass die einschlägigen Vertreter an einen Tisch kommen und über Lösungswege aus der Krise diskutieren können. Denn letztendlich können und müssen diese Wege von Ihnen selbst - etwa den Mitgliedern des VSM - besritten werden.

Ich halte es für wichtig, dass wir auf diesem Treffen die gesamte maritime Wirtschaft betrachten - aber auf die jeweiligen speziellen Probleme der einzelnen Branche eingehen.

Denn es ist das Gesamtgeflecht aus Werften, Zulieferern, Reedern, maritimen Dienstleistern, Emissionshäusern und Banken, das die Stärke des maritimen Standorts Deutschland ausmacht.

In diesem Zusammenhang habe ich meine Reise zusammen mit dem Bundespräsidenten nach Korea dazu genutzt, Korea zu einem stärkeren Beitrag zur Überwindung der Krise aufzufordern. Denn das Land hat - genauso wie China - von den vielen Bestellungen aus Deutschland erheblich profitiert und Arbeitsplätze schaffen können.

Nichts ist derzeit wichtiger, als dass es deutschen Werften gelingt, wieder neue Aufträge hereinzuholen. Nur dadurch kann der bislang unvermeidbare Kapazitätsabbau verbunden mit dem Verlust von Arbeitsplätzen gestoppt werden.

Technisch sind unsere Werften auf einem hervorragenden Stand und sie sind in der Lage, komplexe Schiffe mit anspruchsvollen Kundenwünschen zu bauen.

Ich sprach aber bereits von dem starken Wettbewerb mit Asien. Zukunftsfähigkeit für die deutschen Werften bedeutet daher auch, dass auf der Kostenseite Fortschritte gemacht werden müssen.

Die Entwicklung neuer Produktionstechniken sowie die Optimierung der Produktionsabläufe sind Schlüssel hierfür. Mein Eindruck ist, dass auf diesem Gebiet schon viele Fortschritte erzielt wurden.

Nicht zuletzt kann zu diesem Zweck das Innovationsprogramm der Bundesregierung - die vom VSM lange geforderte Änderung der Förderrichtlinien ist im übrigen auf gutem Wege - Unterstützung leisten.

Ich bin mir trotz der Krise sicher, dass der Schiffbau in Deutschland eine Zukunft hat. Er ist auch wichtig für die Zulieferindustrie.

Ohne eigene Werftindustrie wird diese exportstarke Industrie es schwerer haben, möglichst viel Produktion und Know-how am Standort Deutschland zu halten.

Ich möchte es nicht versäumen, auf das "M" im Namen Ihres Verbandes, das für Meerestechnologie steht, zu verweisen.

Die Meerestechnologien besitzen ausgezeichnete Zukunftsperspektiven. Der gegenwärtige Weltmarktanteil von lediglich unter drei Prozent zeigt die enormen Chancen. In vielen Bereichen der Meerestechnologie erbringen deutsche Unternehmen und Forschungseinrichtungen bereits großartige Leistungen. Wir werden mit dem Nationalen Masterplan Meerestechnologien (NMMT) bis zur nächsten maritimen Konferenz Empfehlungen herausarbeiten. Es geht insbesondere um die Verbesserung der Systemkompetenz und Erhöhung der Marktchancen.

Meine Damen und Herren,

wir müssen unsere gemeinsamen Anstrengungen fortsetzen, um die aktuelle Krise zu meistern und die maritime Wirtschaft zukunftsfähig zu machen. In den vergangenen Jahren wurde hier schon Erhebliches geleistet. Hierauf können wir nun weiter aufbauen.

Im letzten März wurden im Rahmen der 6. Maritimen Konferenz in Rostock zahlreiche Handlungsempfehlungen ausgesprochen. Diese müssen wir in unseren jeweiligen Verantwortungsbereichen umsetzen.

Um diesen Prozess in Gang zu halten, habe ich bereits für Mitte März zu einer weiteren Sitzung "LeaderSHIP Deutschland" nach Berlin eingeladen.

Dieses Treffen sollten wir dann auch nutzen, die dringendsten Herausforderungen im Lichte der gegenwärtigen Krise zu diskutieren und die nächsten Schritte festlegen.

Im nächsten Jahr wird - voraussichtlich im Frühsommer - die 7. Nationale Maritime Konferenz stattfinden. Die Planungen hierfür sind angelaufen.

Meine Vorstellung ist, dass wir bis zur Konferenz viele Aufgaben erledigt haben und darüber in der Konferenz berichten können. Die Hauptarbeit liegt zwischen den maritimen Konferenzen.

Wie angekündigt, werde ich daher die vier Hauptbranchen der maritimen Wirtschaft - Schiffbau, Meerestechnologien, Reedereien und Häfen - zu Gesprächsrunden einladen.

Dies bietet mir zum einen die Gelegenheit, die Besonderheiten der einzelnen Branchen noch besser kennen zu lernen. Zum anderen - und dies halte ich für sehr wichtig - können wir Themen fokussiert und zielstrebig aufgreifen.

Sehr geehrte Damen und Herren,

heute ist ein Tag, an dem wir uns mehr auf das Feiern konzentrieren sollten. Hierzu haben wir allemal Anlass, denn wir wissen aus Erfahrung, dass die maritime Wirtschaft schon einige Krisen erfolgreich gemeistert hat. Sie hat immer wieder zu neuen Stärken gefunden.

Hierzu gehört ein starker Verband, der die Interessen seiner Mitglieder bündelt, frühzeitig neue Trends erkennt und zielstrebig verfolgt.

Es gehört aber auch dazu, dass sich die Verbandsmitglieder in die Arbeit des Verbandes einbringen. Sie können hier - und hierzu beglückwünsche ich Sie ganz besonders - auf aktive und engagierte Mitglieder bauen.

Lieber Herr Lüken, lieber Herr Lundt,

Sie und Ihre Vorgänger können auf große Leistungen verweisen. Sie genießen eine hohe Anerkennung bei Ihren Mitgliedern, bei Bund und Ländern und in der Politik.

Ich wünsche Ihnen und Ihren Mitgliedern, dass Sie sich auch in Zukunft erfolgreich und mit viel Zuversicht und Engagement für die maritime Branche einsetzen.

Die Unterstützung der Politik haben Sie heute wie auch in der Vergangenheit gewiss.