

# **Parlamentarischer Abend des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik**

Grußwort

***Hans-Joachim Otto MdB***

*Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie  
Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft*

anlässlich

**des Parlamentarischen Abends**

**des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik**

am 26. Januar 2011

um 18:00Uhr

Berlin, Landesvertretung Bremen

Es gilt das gesprochene Wort!

Sperrfrist: Beginn der Rede!

Lieber Herr Lüken,  
liebe Kollegen aus dem Deutschen Bundestag  
sehr geehrte Damen und Herren!

Zunächst einmal vielen Dank für die freundliche Begrüßung, lieber Herr Lüken.

Ich freue mich auf den heutigen Abend! Vielen Dank für die Einladung!

Ich bin jetzt ein gutes Jahr Maritimer Koordinator dieser Bundesregierung.

Viele deutsche Werften habe ich zwischenzeitlich besucht.

Und ich möchte einmal gleich zu Beginn die gerade im letzten Jahr sichtbar gewordenen Stärken des deutschen Schiffbaus hervorheben.

Die Werften haben ihre Produktivität erheblich gesteigert.

Sie haben sich nun komplett auf den Markt der Spezialschiffe eingestellt.

Dies zeigen auch die zusätzlichen Ingenieurkapazitäten, die aufgebaut wurden.

Ich weiß, Sie würden zum Teil sogar mehr Ingenieure einstellen, wenn diese nur in ausreichendem Maße verfügbar wären.

Die Werften strukturieren um.

Und sie gehen mit eigenen neuen Konzepten und Entwürfen auf die Kunden zu.

Die Auftragslage ist für die deutschen Werften dennoch weiterhin ernst.

Ende letzten Jahres kam dann ein richtig mutmachendes Signal aus Hamburg.

Der Sietas-Werft ist es gelungen, erstmalig einen Auftrag für ein Transport- und Installationsschiff für Windkraftanlagen auf See nach Deutschland zu holen. Auch die jüngsten Nachrichten über den Auftrag für den Bau eines Offshore-Errichterschiffes an P+S in Stralsund sowie die Entwicklung einer Offshore-Plattform bei den Nordic-Yards in Warnemünde stimmen zu Beginn des Jahres sehr positiv.

Es handelt sich dabei um nicht hoch genug einzuschätzende Erfolge.

Denn die Werften mussten sich gegen harte Konkurrenz aus dem Ausland durchsetzen. Ohne Zweifel sehen wir außerdem den Einstieg in einen aussichtsreichen Wachstumsmarkt.

Allein der Bedarf nach Errichterschiffen beträgt um die 30 Stück.

Und um die Windparks herum werden hunderte von Versorgungsschiffen benötigt.

Die deutschen Werften verfügen über das Spezialwissen für diese Werften.

Helfen wird auch die allgemeine Wirtschaftslage in Deutschland.

Unser Land ist insgesamt, vor allem im Vergleich zu anderen Ländern, sehr gut aus der Krise herausgekommen.

Dazu passen Zahlen aus der Schiffbau-Zuliefererindustrie, die ihre Beschäftigtenzahl fast halten konnte.

Keine Frage, die im Sturm eingezogenen Segel haben wir klug und auch schnell wieder gesetzt.

Ich verkenne dabei nicht:

Auf den deutschen Schiffbau ist das noch nicht übergesprungen.

Sie, lieber Herr Lundt, haben das in einem kürzlich veröffentlichtem Fachbeitrag analysiert.

Darin weisen Sie auf den Aufbau staatlich subventionierter Überkapazitäten hin.

Und Sie heben fehlende inländische Finanzierungsmöglichkeiten hervor, die die Ungleichgewichte verstärken.

Da ist vieles nicht leicht von der Hand zu weisen.

Es wäre wichtig gewesen, endlich wieder die Verhandlungen zu einem Welt-Schiffbauabkommen aufzunehmen.

Dies war vor allem aufgrund der rigiden Haltung Koreas nicht möglich. Korea war nicht bereit, das zentrale Thema "Pricing" zu diskutieren.

Aber selbst wenn Korea zu Verhandlungen bereit gewesen wäre, hätten wir nicht mit einem schnellen Abschluss rechnen können.

Die Schlussfolgerung ist einfach: wir müssen uns dem asiatischen Wettbewerb stellen, so wie er im Moment ist.

Dazu gibt es keine Alternative.

Und entgegen manch anders lautender Kritik:

Die Bundesregierung flankiert mit einer Reihe sehr effizient unterstützender Maßnahmen die Bemühungen der deutschen Schiffbauindustrie um Steigerung ihrer Wettbewerbsfähigkeit.

Sie hat in der Krise insbesondere mit Krediten und Bürgschaften im Rahmen des Wirtschaftsfonds Deutschland die maritime Wirtschaft wirkungsvoll unterstützt.

Bis zum Ende 2010 galten noch die Sonderbedingungen des Temporary Framework mit den Sonderkonditionen der Finanzierung.

Gleichwohl beobachteten wir, dass es selbst unter diesen Ausnahmeregelungen weiter an Aufträgen für die Werften mangelt.

Werften, Bundesländer und die IG Metall verlangen von der Bundesregierung gleichwohl eine Verlängerung dieser Konditionen.

Ich möchte dazu zwei, drei kurze Anmerkungen machen.

Ich habe Verständnis für die schwierige Lage der Werften.

Der Wirtschaftsfonds Deutschland diene jedoch zur Überbrückung der Krise für die gesamte Wirtschaft.

Mit ihm sollten nicht einzelne Branchen auf unbegrenzte Zeit gestützt werden.

Die Kriterien der Förderung sind für alle Unternehmen gleich.

Folgerichtig will auch die EU-Kommission ausdrücklich keine sektorspezifischen Sonderregelungen.

Die Werften fallen nach dem Auslaufen des Wirtschaftsfonds Deutschland nicht ins Bodenlose.

Die 80%-Absicherung über Landesbürgschaften gilt weiterhin.

Auch Gewährleistungen für Zinsrisiken bei Schiffbaukrediten auf CIRR-Basis übernimmt die Bundesregierung weiterhin.

Damit wird der deutschen Schiffbauindustrie ein international wettbewerbsfähiges Zinsausgleichssystem nach der OECD Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe zur Verfügung gestellt.

Dieses Förderinstrument wird von den Werften gut angenommen und hat einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung der Krise des Weltschiffbaumarktes geleistet. Seit Einführung des neuen Schiffbau - CIRR - Systems bis heute wurden Anträge auf CIRR-Garantien für insgesamt 54 Schiffsneubauten mit einem Kreditvolumen von rund 9 Mrd. Euro positiv entschieden.

Deutsche Unternehmen können zudem ihre Ausfuhrgeschäfte durch Exportkreditgarantien gegen einen möglichen Zahlungsausfall aus wirtschaftlichen oder politischen Gründen absichern.

Ich will hier nicht zu sehr in die Details gehen, aber eines kann ich Ihnen sagen: Wir nutzen in Anwendung dieses Instrumentariums alle Spielräume maximal aus!

Wir setzen darauf, dass unter weiterhin voller Nutzung dieses vorhandenen Instrumentariums wieder mehr Aufträge an die deutschen Werften vergeben werden.

Und wir setzen, wie die Werften, auf Forschung und Entwicklung.

Hier haben wir ein bewährtes und gerade erst neu geschliffenes Instrument: Das Forschungs- und Entwicklungsprogramm "Maritime Technologien der nächsten Generation".

Ein Beispiel verdeutlicht dies:

Im letzten FuE-Programm konnten wir etwa 7000 Arbeitsplätze schützen oder neu schaffen

und Umsätze von mehr als 1 Mrd. Euro auslösen. - Und das mit einem Einsatz von 90 Mio. Euro Fördermitteln.

Das Programm muss allerdings immer wieder an neue Marktentwicklungen angepasst werden.

Deshalb wurde es kürzlich neu justiert.

Dazu 2 wichtige Botschaften:

Erstens:

Im neuen Forschungsprogramm "Maritime Technologien der nächsten Generation" erhöhen wir die Forschungsmittel von 90 Mio. Euro auf 150 Mio. Euro für den Zeitraum 2011 bis 2015.

Das ist ein Plus von 70% gegenüber dem alten Programm.

Zweitens:

Das neue Programm wurde inzwischen erfolgreich EU-notifiziert. Es gilt ab dem 01.01.2011.

Vor allem die Meerestechnik entwickelt sich zur Zeit äußerst dynamisch.

Unser Anspruch ist es, die bescheidenen Wertschöpfungsanteile in der Meerestechnik von 2-3% deutlich zu verbessern.

Sie wissen, auch mit dem Nationalem Masterplan wollen wir eine Strategie für die maritimen Technologien entwickeln.

Wir werden diesen Aktionsplan mit Handlungsempfehlungen am 27./28. Mai bei der Nationalen Maritimen Konferenz in Wilhelmshaven vorstellen.

Meine Damen und Herren,

Sowohl die weltwirtschaftliche Lage als auch der Schiffbaumarkt erlauben durchaus die Verbreitung von Optimismus.

Der deutsche Schiffbau hat aufgrund seiner eingangs beschriebenen Stärken eine Zukunft!

Sie wissen, dass ich diese Stärken stets betone und dass ich mir sicher bin, dass die deutschen Werften diese erkennen und nutzen können.

Klar ist aber auch, dass die Politik insgesamt, diese Bundesregierung und auch ich persönlich einen starken Schiffbaustandort Deutschland für strategisch unverzichtbar halten.

Deshalb arbeiten auch wir - wie bewährt Hand in Hand mit der Branche - an einem optimalen Umfeld und an guten Rahmenbedingungen für die maritime Branche und den Schiffbau.

Wir wollen dabei weder einen Rückfall in einen Subventionswettlauf noch ein untätiges Hinnehmen extremer Wettbewerbsverzerrungen im Ausland.

Wir wollen eine passgenaue und effiziente Ausschöpfung der bereitstehenden  
Unterstützungsmaßnahmen.

Daran arbeiten wir im Rahmen der AG "Leadership" und im Rahmen unseres stetigen  
konstruktiven Austauschs.

Und damit werden wir und Sie auch Erfolg haben. Vielen Dank!