

## Antrag

Hannover, den 21.06.2022

Fraktion der FDP

### **Norddeutschen Schiffbau stärken und zukunftsfest aufstellen, Werftenkrise beenden und Strukturwandel im Schiffbau unterstützen!**

Der Landtag wolle beschließen:

#### Entschließung

Die Schiffbau- und Werftindustrie in Deutschland bewegt sich seit über 20 Jahren zwischen Hightech-Offensiven, Nischen- und Spezialschiffbau, Qualitäts-Reparaturen, der Entwicklung neuer Handlungsfelder im Rahmen der Energiewende und Insolvenzen. Die deutsche Schiffbau- und Werftindustrie ist bei ausreichender Diversifizierung und Flexibilität sowie durch das vorhandene hohe Ingenieurwissen und die hohe Fertigungskompetenz grundsätzlich krisensicher. Folgerichtig heißt es: „Experten sehen den Standort daher gut gerüstet für die Zukunft, vorausgesetzt, die Bundesregierung lässt die Werften nicht im Stich“ („Unterschätzt die deutschen Werften nicht!“, *Wirtschaftswoche online*, 23.01.2022). „Der Schiffbau in Deutschland ist eine absolute Hightechbranche. Deutschland ist mit seinen Spezialschiffen absolute Weltklasse und Innovationstreiber. Allerdings zeigen die aktuellen Entwicklungen, dass eine Konzentration auf ein Segment nicht ausreicht. Der deutsche Schiffbau muss sich wieder deutlich diversifizieren und eine größere Vielfalt von Produkten herstellen“ (*VDI-Nachrichten*, 28.01.2022) heißt es von der neuen Maritimen Koordinatorin der Bundesregierung, Frau Claudia Müller. Trotz der hohen Kompetenzen, des hohen Spezialisierungsgrades, mit in Teilen vollen Auftragsbüchern sowie des weltweiten Ansehens des deutschen Qualitätsschiffbaus ist der deutsche Schiffbau in Schräglage geraten. Zahlungsunfähigkeiten, Insolvenzen und der Abbau von Arbeitsplätzen sind insbesondere in den Küstenländern sowie bei Zulieferern die Folge. Hinzu kommt, dass die Flucht in Nischenmärkte zwar zu einer hohen Werthaltigkeit auf den Werften, aber auch zu einem Verlust an Volumen geführt hat. Dies spüren die Zulieferer in Deutschland und Europa zuerst, die mit Schließungen oder Abwanderung reagieren.

In Anbetracht der künftigen An- und Herausforderungen an die zukünftige Schifffahrt mit Bezug auf umweltschonende bis hin zu emissionsfreien Schiffen, den Bedarf einer europaweiten Flottenmodernisierung im See- und Binnenschiffsbereich, bei Behördenfahrzeugen und im Marineschiffbau sowie neuer Aufgaben im Offshore-Sektor gibt es zahlreiche Aufgaben für den deutschen Schiffbau. Für deutsche und europäische Unternehmen stellen die Energiewende, der Bau von Offshore-Windparks und die Nachfrage nach umweltschonenden Schiffen eine große Chance dar, global eine Vorreiterrolle einzunehmen. Die derzeitige Krise in dieser europäischen Schlüsselindustrie stellt, vor dem Hintergrund internationaler Protektionen und Subventionen, aber aktuell eine Gefahr für Wissensabfluss und Kompetenzverlust im Bereich Schiffbau und Instandhaltung dar. Im Jahresbericht 2021 des Marinekommandos werden zum einen die hohe Abhängigkeit Deutschlands als Industrie- und Handelsnation von der uneingeschränkten Nutzung der globalen Seewege und die Rolle und Aufgaben der Deutschen Marine hierfür beschrieben. Zum anderen kann man dem Jahresbericht aber auch die Bedeutung des Marineschiffbaus und der heimischen Marineschiffbauindustrie entnehmen. Dort heißt es u. a.: „Die deutsche Marineschiffbauindustrie ist mit ihren Werften und Systemhäusern sowie einer breiten Anzahl hoch spezialisierter und kompetenter Zulieferunternehmen ein wichtiger strategischer Standortfaktor in Deutschland und der maßgebliche Partner zur Umsetzung des materiellen Ausrüstungsbedarfs der Marine.“ Und weiter: „Die deutsche Marineschiffbauindustrie erwirtschaftet rund ein Drittel des Gesamtumsatzes der deutschen Schiffbauindustrie. Sie sichert und entwickelt Knowhow auch für zivile Anwendungen. (...) Die Zusammenarbeit von Werften, Systemhäusern und Zulieferunternehmen ist damit essenziell für die umfassende Funktionalität des hoch komplexen Systems Marineschiff. Die deutsche Marineschiffbauindustrie bietet seit Jahrzehnten innovative Lösungen und deckt so den wesentlichen Ausrüstungsbedarf der Deutschen Marine. (...) Ihr Leistungsangebot orientiert sich stark an ihrem Primärkunden, der Deutschen Marine. Deren Einsatz fortschrittlicher innovativer Schiffe und Boote, aus weitgehend deutscher Produktion, findet große Beachtung

bei ausländischen Regierungen und ist oft wesentliche Referenz für deren Beschaffungsinteresse und die Bereitschaft zu industriellen Kooperationen. Die hohe Exportquote verdeutlicht die internationale Wertschätzung der deutschen Marineschiffbauindustrie und ist Beleg für ihre Wettbewerbsfähigkeit.“ Aber auch: „Aus Sicht der deutschen Marineschiffbauindustrie ist verlässliche Planbarkeit bei der Umsetzung von Beschaffungsvorhaben essenziell. Dazu ist auch eine Überprüfung bisheriger Nutzungsstrategien notwendig“ (Marinekommando Jahresbericht 2021, Seite 166). Bei der Deutschen Marine stehen aktuell nachfolgende Vorhaben und Projekte an. Das zweite Los der Korvette 130 befindet sich im Zulauf, die Auftragsvergabe für die Fregatte F 126 wurde vergeben, zwei Betriebsstoffversorger und drei Flottendienstboote müssen ersetzt werden. Zur Modernisierung stehen die Fregatten der Klasse F 123 und F 124 sowie die ersten fünf Korvetten der Klasse K 130 an. Darüber hinaus befinden sich Minenkampfeinheiten, Hafenschlepper, Mittlere Unterstützungseinheiten seegehender Einheiten, Mehrzweckkampfboote, Wohnboote, Hafentanker und Versetzboote im Analyse- und Planungsstadium. Hinzu kommt das Projekt „Next Generation Frigate“ für die übernächste Generation von Fregatten der Klasse F 127. Zum Abschluss des Kapitels „Marineschiffbau“ vermerkt der Jahresbericht „Diese wichtigen Themen müssen von BMVg, Beschaffungsorganisation und der Marine gemeinsam und konstruktiv mit der deutschen Schiffbauindustrie angegangen werden. Aufgrund der derzeitigen Struktur und der Verfahren bei Neubeschaffung, Materialerhaltung und Logistik bleibt industrielles Potenzial ungenutzt“ (Marinekommando Jahresbericht 2021, Seite 167). Von den aufgeführten Schiffs- und Bootsklassen sind viele für den Marinestandort in Wilhelmshaven und für die heimische Schiffbauindustrie von großer Bedeutung. Von besonderer Bedeutung kann hierbei auch das zukünftige Mehrzweckkampfboot für das Seebataillon werden, denn es soll einen wichtigen Beitrag für die Deutsch-Niederländische Marinekooperation zwischen dem Seebataillon und dem Korps Mariniers darstellen (Bundestagsdrucksache 19/29975). Angedacht ist hierfür gegebenenfalls eine marktverfügbare Lösung, z. B. als Lizenznachbau, um den notwendigen Fähigkeitsaufwuchs abzubilden.

Der Landtag bittet die Landesregierung,

1. unverzüglich einen „Runden Tisch Schiff- und Marineschiffbau in Deutschland“ mit den norddeutschen Bundesländern und der Bundesregierung zu initiieren, um langfristig Vertrauen und sichere Rahmenbedingungen für den Schiffbau in Deutschland zu schaffen,
2. bei öffentlichen Vergaben im Bereich Behördenschiffbau das Ermessen verstärkt auf Wirtschaftlichkeit und Qualität und nicht ausschließlich auf den kalkulierten Preis im Angebot des Auftragnehmers zu legen,
3. einen regelmäßigen technischen Austausch zwischen Schiffbauern, Ingenieurbüros und Vergabestellen für Behördenschiffe der Länder und des Bundes, z. B. jährlicher „Technikstammtisch Behördenschiffbau“, einzurichten, damit Innovationen im Behördenschiffbau niedrigschwellig bundesweit ermöglicht werden,
4. im Rahmen der Fachkräftesicherung für die Schiffbau- und Werftindustrie und in Kooperation mit den anderen norddeutschen Bundesländern Maßnahmen zu entwickeln, damit die beruflichen und akademischen Ausbildungen im Bereich Schiffbau ein modernes und positives Image an Schulen, Berufsschulen, Fachhochschulen, Hochschulen und Universitäten zur Gewährleistung von Vertrauen in die Zukunft der Werft- und Schiffbauindustrie erhalten,
5. bei der Bundesregierung eine Verstärkung der vorhandenen Förderprogramme zu ersuchen und selber die Ko-Finanzierung dieser Förderprogramme langfristig zu gewährleisten, damit sichere Rahmenbedingungen für den deutschen Schiffbau erhalten bleiben,
6. bei der Bundesregierung für eine Verstärkung des Marineschiffbaus (Neubau) im Sinne einer modernen und ausreichend dimensionierten Flotte der Deutschen Marine für die erforderliche zukünftige Landes- und Bündnisverteidigung zu werben,
7. bei der Bundesregierung für eine Verstärkung bei der Instandhaltung/Überholung der Schiffe und Boote der Deutschen Marine zu werben und auf die Bedeutung des Kompetenzerhalts von Instandhaltungsfähigkeiten und Instandhaltungskompetenzen für die Schlüsseltechnologie „deutscher Marineschiffbau“ hinzuweisen,

8. zusammen mit der Bundesregierung bei der EU-Kommission die globalen Bedingungen des Welt-Schiffbaums und in Bezug auf globale maritime Abhängigkeiten festzustellen und für Europa eine tragfähige Strategie in Bezug auf europäische Schiffbaukompetenzen und maritime Unabhängigkeiten zu entwickeln,
9. zusammen mit der Bundesregierung bei der EU-Kommission für ein europäisches Flottenneu- und -umbauprogramm im Sinne nachhaltiger und klimafreundlicher Lösungen im maritimen Sektor zu werben,
10. bei der EU-Kommission für die Einführung einer „buy european first“-Vorgabe zu werben, damit deutsche und europäische Steuergelder nicht weiterhin den Schiffbau in Asien direkt oder indirekt subventionieren,
11. vor dem Hintergrund des wachsenden Anteils der VR China an der globalen maritimen Wirtschaft die EU-Kommission auf die strategische Bedeutung des Erhalts einer breiten europäischen Schiffbau- und Werftindustrie hinzuweisen, damit Abhängigkeiten von Asien in diesem Schlüsselsektor zukünftig ausgeschlossen werden können.

#### Begründung

In der Pressemitteilung „Krise als Chance - Neustart für die maritime Wirtschaft nur mit Innovationen in Umwelt- und Klimaschutz“ (PI des BMWK, 17.03.2021) heißt es: „Die Herausforderungen für die maritime Wirtschaft sind aktuell hoch. Das gilt für die aktuelle Corona-Krise, die die Branche stark betrifft. Daneben befindet sich die Branche in einem Transformationsprozess aufgrund wachsender Umwelt- und Klimaanforderungen. (...) Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, die Schifffahrt - bezogen auf ihre Transportleistung - als vergleichsweise klima- und umweltverträgliches Verkehrsmittel, zu modernisieren und zu digitalisieren. Dafür werden 1 Milliarde Euro zur Verfügung gestellt. Damit fördert die Bundesregierung u. a. maritime Forschung und Entwicklung, die Flottenerneuerung von Behördenschiffen, die Umrüstung auf umweltfreundliche Antriebe sowie Betankungsschiffe für alternative Kraftstoffe. (...) Die Wertschöpfung eines in Deutschland gebauten Schiffs wird zu 70 % bis 80 % von der national ansässigen mittelständischen Zulieferindustrie erbracht. Die Standorte der maritimen Schiffbau- und Zulieferindustrie reichen von der Küste bis zu den Alpen. (...) Diese Stärken haben sich auch unter der COVID-19-Pandemie bewährt. Die deutsche Schiffbauindustrie - hier insbesondere der Kreuzfahrt- und Spezialschiffbau - ist eine Hochtechnologiebranche mit erheblichem Innovationspotenzial, die jedoch durch die Pandemie deutlich geschwächt wurde“ (BMWK - Krise als Chance - Neustart für die maritime Wirtschaft nur mit Innovationen in Umwelt- und Klimaschutz [bmwi.de]). Der Homepage des BMWK ist Folgendes zu entnehmen: „Für ein außenhandelsorientiertes Land wie Deutschland ist eine leistungsstarke, international wettbewerbsfähige maritime Wirtschaft von großer gesamtwirtschaftlicher Bedeutung - insbesondere in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes und die Sicherung von Wachstum und Beschäftigung. Ziel von Wirtschaft und Politik ist es deshalb, eine strukturell stark aufgestellte maritime Wirtschaft in Deutschland zu sichern, die ihre Potenziale ausschöpft. Schätzungen gehen von einem jährlichen Umsatzvolumen von bis zu 50 Milliarden Euro und von bis zu 400 000 Arbeitsplätzen aus, die direkt oder indirekt von der maritimen Wirtschaft abhängig sind. Sie gehört damit zu einem der wichtigsten Wirtschaftszweige in Deutschland. Die maritime Wirtschaft wird geprägt durch eine moderne, vielfach auf Hochtechnologie-Produkte spezialisierte Schiffbau- und Schiffbauzulieferindustrie mit überwiegend starken Positionen im weltweiten Wettbewerb, international führende Schifffahrtsunternehmen, insbesondere im Bereich der Containerschifffahrt, eine leistungsfähige Hafenwirtschaft und Logistik sowie eine innovative meerestechnische Industrie und renommierte maritime wissenschaftliche Forschungs- und Ausbildungseinrichtungen“ (BMWK - Maritime Wirtschaft [bmwi.de]). Damit die beschriebenen Fähigkeiten, Kompetenzen und Bedeutungen in Deutschland und Europa erhalten bleiben und weiterentwickelt werden, ist ein mit der Wirtschaft abgestimmtes koordiniertes Vorgehen in allen Handlungsfeldern der maritimen Wirtschaft dringend erforderlich. Entscheidend ist ebenfalls die stringente und begleitete planvolle Umsetzung, damit eine eigenständige Schiffbauindustrie erhalten bleibt und Abhängigkeiten reduziert werden. Folgerichtig führt Bundeswirtschaftsminister Habeck auch aus: „Aufgabe ist, gemeinsam neue Zukunftsperspektiven zu erschließen, auch wenn das Umfeld ein schwieriges ist. Die Modernisierung der weltweiten Flotten auf dem Weg hin zur Klimaneut-

ralität bietet aber Möglichkeiten, auch der Offshore- Plattformbau tut es. Es gibt einen enormen Bedarf für Konverterstationen, und wir sollten ein gemeinsames Interesse haben, hier über einen deutschen Anbieter zu verfügen“ (PI des BMWK, 14.02.2022).

Christian Grascha  
Parlamentarischer Geschäftsführer

(Verteilt am 21.06.2022)