

Kiel, 16.07.2009

**Landtag  
aktuell**

**Es gilt das gesprochene Wort!  
Sperrfrist: Redebeginn**

**TOP 36, Verbesserung der Situation der Schiffbauindustrie (Drucksache 16/2764)**

**Thomas Rother:**

## **Schiffbauindustrie braucht Möglichkeiten der Finanzierung**

Immer und immer wieder wird betont, wie wichtig für unser Land die maritime Wirtschaft und die mit ihr verbundene Schiffbauindustrie ist. Die immer noch bedeutende Anzahl der Arbeitsplätze auf den Werften, bei den Zulieferern und auch bei wissenschaftlichen Einrichtungen sowie der hohe technologische Standard der Branche machen den Schiffbau zu einer Schlüsselindustrie für den Norden. Industrie – davon haben wir in Schleswig-Holstein leider nicht allzu viel -, umso bedeutender ist jeder industrielle Arbeitsplatz.

Diesen oft gehörten Bekenntnissen müssen auch Taten folgen. **Überkapazitäten** in der Handelsschifffahrt führen zu ausbleibenden Aufträgen für die Werften, Personalabbau und Insolvenzen sind die Folgen. Hinzu kommt, dass die Finanzierungsmöglichkeiten für bestehende und künftige Aufträge immer unzureichender werden. Milliarden schwere Subventionsprogramme in Fernost verzerren die **Wettbewerbsbedingungen** in diesem schrumpfenden Markt immer mehr.

Diese Situation erfordert Handeln! Sicher ist in besonderem Maße die europäische Ebene gefragt, denn alle staatlichen Hilfs-Maßnahmen für den Schiffbau müssen natürlich mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar sein. Die Konkurrenz sitzt allerdings außer- und nicht innerhalb der EU, was manchem Wettbewerbshüter nicht immer klar zu sein scheint!

Die Bundesregierung hat bereits reagiert und vor einigen Monaten die Bedingungen des mittelstandsorientierten KfW-Sonderprogramms 2009 flexibilisiert und somit noch passgenauer für den deutschen Schiffbau ausgestaltet. Dabei geht es um die Erweiterung der Haftungsfreistellung bei Betriebsmittelfinanzierungen und um Verbesserungen bei der Kreditgewährung. Damit erleichtern sich die Finanzierungsbedingungen für Werften gegenüber ihren Geschäftsbanken erheblich.

Der Bund ist bereit, so genannte Massekredite zu gewähren, jetzt hoffentlich an die Wadan-Werften, damit begonnene Schiffbauaufträge zu Ende geführt werden können. Durch das Vorziehen von Ersatzinvestitionen bei der Bundesmarine, aber auch im Be-

reich der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen wird den Werftbetrieben ein Stück Stabilität ermöglicht.

Ebenso stehen natürlich die erweiterten Möglichkeiten zur Kurzarbeit zur Verfügung. Doch diese Maßnahmen reichen letztlich nicht aus, um ein Überleben der Branche zu sichern. Ein Leitfaden für weitere Initiativen soll daher unser Antrag sein.

Die **Zukunftschance für den deutschen Handelsschiffbau** liegt in den Produktionsverfahren und in den Produkten selbst, die technologische Spitzenleistungen und hoch-innovativ sein müssen. Hier international die Nase vorn zu haben, insbesondere bei der Schiffsantriebstechnik und beim Energieverbrauch überhaupt, bleibt existenziell für die gesamte Branche.

Doch nutzt die tollste Innovation nichts, wenn die Finanzierung der Schiffbauten unsicher bleibt und wenn die Auftraggeber ausfallen oder die Gunst der Stunde nutzen und Preis-Poker betreiben. Schließlich hatten wir mit der Schlichting-Werft einmal den modernsten Betrieb Europas in Lübeck-Travemünde und die Lindenau-Werft wird immer noch beispielgebend mit dem Bau von Doppelhüllentankern genannt. Das ist also alles kein „Selbstgänger“. Mitentscheidend für die Zukunft der Branche sind die **Möglichkeiten der Finanzierung**.

Vor diesem Hintergrund möchte ich an dieser Stelle dem Wirtschaftsminister und seinen Mitarbeitern für die gute, effektive und erfolgreiche Arbeit und **Hilfe für Betriebe** in Rendsburg und Kiel danken. Ohne ordnungspolitische Scheuklappen wurde hier zum einem der Betriebsübergang mitgestaltet und zum anderen nicht nur mit dem neuen Finanzierer HSH, sondern auch durch einen Massekredit des Landes das Überleben der insolventen Werft gesichert und ich hoffe, dass auch eine Finanzierung für den möglichen Anschlussauftrag gefunden werden kann.

Denn es wäre eine Verschwendung von Ressourcen gewesen, diesen Bauauftrag nicht zu Ende zu führen – und es hat ja zu einem guten Ende geführt. Dies sollte auch für andere Aufträge gelten!

Wichtig für die Zukunftsfähigkeit der Schiffbauindustrie bleibt auch, das **Branchenwissen der Beschäftigten** zu sichern. Dazu dienen die Maßnahmen zur Kurzarbeit, aber auch der Bund und der Verband für Schiffbau und Meerestechnik haben ein Modell für einen Personal-Pool entwickelt, um das zu ermöglichen. Die Unternehmen bleiben aufgefordert, das dann auch zu nutzen.

Es wäre schön gewesen, wenn wir diese beiden Punkte auch mit unserem Koalitionspartner in den Antrag hätten aufnehmen können. Aber das Schicksal der Werftarbeiter und ihrer Familien interessiert wohl nicht alle in diesem Hause so sehr wie ordnungspolitisches Lehrbuchwissen.

Letztlich müssen sie etwas lauter werden und können von den Mecklenburg-Vorpommern lernen, die in beispielhafter und bewundernswerter Weise die Interessen des Schiffbaus und der Menschen, die von ihm leben, vorgetragen haben.

Ich bitte um Zustimmung zu unserem Antrag.