



Unterrichtung 19/207

der Landesregierung

Entschließung des Bundesrates zur Aufnahme von Schiffbaufinanzierungen in das neue Programm für parallele Bund-/Landesbürgschaften als gleichberechtigter Förderbereich

Die Landesregierung unterrichtet den Schleswig-Holsteinischen Landtag gemäß § 7 Abs. 2 Parlamentsinformationsgesetz (PIG).

Federführend ist das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus.

Zuständige Ausschüsse: Wirtschaftsausschuss, Finanzausschuss

Der Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein
Postfach 71 22 | 24171 Kiel

An den
Präsidenten des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Klaus Schlie
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

4. Februar 2020

Sehr geehrter Herr Präsident,

anliegend übersende ich Ihnen zur Unterrichtung gem. § 7 Abs. 2 Parlamentsinformati-
onsgesetz (PIG) die vom Kabinett am 04.02.2020 beschlossene Bundesratsinitiative

**„Entschießung des Bundesrates zur Aufnahme von Schiffbaufinanzie-
rungen in das neue Programm für parallele Bund-/Landesbürgschaften
als gleichberechtigter Förderbereich“**

Federführend zuständig ist der Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und
Tourismus, Dr. Bernd Buchholz.

Mit freundlichen Grüßen



Daniel Günther

Antrag **der Länder Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern**

Entschließung des Bundesrates

Aufnahme der Schiffbaufinanzierung in das neue Programm für parallele Bund-/Landesbürgschaften als gleichberechtigter Förderbereich

Der Bundesrat möge folgende Entschließung fassen:

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, den Anwendungsbereich des neuen Programms für parallele Bundes-/Landesbürgschaften uneingeschränkt auch für Bürgschaften zur Finanzierung von Schiffbau auf deutschen Werften zu öffnen.

Begründung:

Für ein exportorientiertes Land wie Deutschland ist eine innovative, leistungsstarke und international wettbewerbsfähige maritime Wirtschaft von besonders hoher Bedeutung. Nach wie vor bildet die Schiffbauindustrie, mit insgesamt rund 18.000 direkt beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, den wirtschaftlichen Kern der maritimen Wirtschaft. Die deutschen Werften haben sich nach dem Krisenjahr 2008 erfolgreich auf den Spezialschiffbau fokussiert und produzieren heute hochinnovative Schiffe, die auch auf einem veränderten Weltmarkt ihre Kundinnen und Kunden finden. So belaufen sich die aktuellen Auftragsbestände der deutschen Werften auf fast 20 Mrd. Euro. Aktuell werden ungefähr 70 bis 80 Prozent der Wertschöpfung bei dem Bau eines Schiffes auf einer deutschen Werft durch die beteiligten Schiffbauzulieferfirmen erbracht. Etwa die Hälfte dieser Zulieferungen stammen hierbei nicht aus den Küstenländern, sondern aus dem gesamten küstenferneren Bundesgebiet. Dies verdeutlicht, dass der Erhalt einer zukunftsfähigen Schiffbauindustrie in Deutschland nicht nur ein norddeutsches Thema ist, sondern im gesamtdeutschen Interesse liegt.

Die deutschen Werften sind heute meist Generalunternehmen für den Besteller eines Schiffes. Dabei sichern sie die Anzahlungen des Bestellers ab und finanzieren die Bauzeit bis zur Ablieferung vor. Sie sehen sich hierbei sehr hohen Finanzierungsvolumina, langen Projekt- und Kreditlaufzeiten, bei Spezialschiffen begrenzten Einsatz- und Verwendungsmöglichkeiten sowie verschärften Anforderungen aus der Bankenregulierung und einem Rückzug vieler Geschäftsbanken aus dem Bereich Schiffbaufinanzierung gegenüber. Die wenigen Banken, die noch im Schiffsbereich tätig sind, gehen jedoch als Folge der Schiffbaukrise und den prominenten Werftinsolvenzen in den zurückliegenden Jahren, grundsätzlich von einem erhöhten Risikoprofil im Schiffbaubereich aus. Darüber-hinaus führen punktuell noch bestehende Altlasten dazu, dass die Banken Neugeschäft nur in engen Grenzen zulassen. Dies erschwert die Fremdkapitalbeschaffung für einen Großteil der deutschen Werften erheblich, insbesondere, wenn diese sich in neuen Marktsegmenten positionieren.

Wenn Banken aktuell überhaupt bereit sind, sich in der Bauzeitfinanzierung von Schiffen auf deutschen Werften zu engagieren, bestehen sie auf die Hereinnahme werthaltiger Sicherheiten und hierbei insbesondere auf die Stellung von Bürgschaften der öffentlichen Hand.

Im Rahmen der Überarbeitung des Bundesbürgschaftsprogramms 2020 haben sich die Länder für die Einbeziehung der Bürgschaften im Schiffbau eingesetzt, um eine angemessene Bundesbeteiligung an der Absicherung von Bauzeitfinanzierungen im Schiffbau zu ermöglichen. Der aktuelle Vorschlag des Bundes ist diesbezüglich jedoch enttäuschend, da er eine Berücksichtigung von Schiffsbürgschaften im Bundesbürgschaftsprogramm nur mit wesentlichen Einschränkungen vorsieht.

Vor dem Hintergrund, dass bei den Bauzeitfinanzierungen der Werften regelmäßig Bürgschaftsvolumina im dreistelligen Millionenbereich aufgerufen werden, halten wir die Einbeziehung von Schiffbaufinanzierungen in den Anwendungsbereich des Programms für parallele Bund-/Landesbürgschaften sowohl förder- als auch finanzpolitisch für geboten. Eine alleinige Risikoübernahme durch die Länder droht zu einer Überforderung der betroffenen Landeshaushalte zu führen. Eine Ablehnung öffentlicher Bürgschaften würde die Existenz der betroffenen Werften und darüber hinaus auch erhebliche Teile der im gesamten Bundesgebiet ansässigen deutschen Zuliefer-

industrie, trotz vorhandener Aufträge, gefährden. Insbesondere in den strukturschwachen Regionen, die von dem Bundesbürgschaftsprogramm profitieren sollen, kommt den Werften aus regionalökonomischer Sicht als wichtige Arbeitgeber mit regional überdurchschnittlichen Lohn- und Gehaltszahlungen eine besondere Bedeutung zu.