

PRESSEMITTEILUNG

PRESSEMITTEILUNG

Wirtschaftspolitik

Nr. 273/09 vom 16. Juli 2009

Hans-Jörn Arp zu TOP 36: Kein VEB „Nord-Ostsee-Werften“

Es gilt das gesprochene Wort
Sperrfrist Redebeginn

Wir erleben im Schiffbau derzeit eine Krise, wie sie massiver nicht sein kann und wie wir sie so auch noch nicht erlebt haben. Der Welthandel ist eingebrochen und wird sich so schnell nicht wieder erholen. Die Auswirkungen sind überall erkennbar: Die Amerikaner kaufen nicht mehr so viele deutsche Autos, die Chinesen benötigen weniger deutsche Maschinen und auch unsere Nachbarländer fragen derzeit nur in verringertem Umfang deutsche Hochtechnologie nach.

Deutschland ist als Exportweltmeister von der Krise nun einmal besonders betroffen. Aber Sie brauchen auch nur hinter mir einen Blick auf die Kieler Förde richten, um zu erkennen, was auf den Weltmeeren zurzeit los ist – nämlich nicht mehr viel: Dort liegen mittlerweile mehrere Schiffe einer Deutschen Reederei fest vertäut im Hafen. Weltweit schätzt man die Anzahl der aufgelegten, beschäftigungslosen Schiffe sogar auf 500. Es gibt im Moment einfach nicht genügend Transportaufträge. Und manch einer befürchtet sogar, dass sich diese Situation kurzfristig nicht wesentlich ändern wird.

Naturgemäß sind die Auswirkungen der rückläufigen Nachfrage nach Transporttonnage auf den Schiffbaumarkt gewaltig. Noch Anfang letzten

Jahres konnten die Schiffe gar nicht schnell genug beauftragt und gebaut werden. Heute dagegen zittert jede Werft vor möglichen Auftragsstornierungen oder Nichtabnahme bereits fertig gestellter Schiffe. Kein Marktsegment in der Schifffahrt ist mittlerweile von dieser globalen Entwicklung nicht betroffen.

Umso wichtiger ist es jetzt, dass die Politik alle Hebel in Bewegung setzt, um die Zukunft unserer Schleswig-Holsteinischen Werften zu sichern. Dabei hilft zunächst eine kurze Analyse der Situation:

Die Beschäftigten auf den Werften sind heutzutage hochqualifizierte Spezialisten. Sie sind das Pfund, mit dem eine Werft wuchern kann. Ihr Know-how ist durchaus auch beim Mitbewerber begehrt. Daher kann ein gemeinsamer Personal-Pool aller Schleswig-Holsteinischen Werften aus meiner Sicht nicht einmal der Ansatz zur Lösung der Probleme sein. Was soll dann mit diesem Personal Pool bei der zurzeit bei Weitem nicht ausreichenden Auftragslage unserer Werften geschehen? Wer soll denn heute der Abnehmer aus dem Personal Pool sein? Werften mit hoher, langfristiger Kapazitätsauslastung und damit verbundenen zusätzlichem Personalbedarf? Werften mit diesem Bedarf haben wir zurzeit nicht.

Wichtig ist zunächst, dass wir Entlassungen auf breiter Front verhindern. Die Bundesregierung hat dafür das Konjunktur-Kurzarbeitergeld eingeführt. In unserem Antrag fordern wir, dass die dafür zu Verfügung stehende Zeit genutzt wird, um die Arbeitskräfte und somit auch die Betriebe weiter zu qualifizieren. Dadurch so meinen wir bleibt auch die Bindung der Arbeitnehmer zu ihren Unternehmen erhalten, um nach Bewältigung der aktuellen Krise auch weiterhin als „Schiffbauer“ am Markt zur Verfügung zu stehen.

Ein zweites Problem ist die Liquiditätsslage der Werften. Es darf nicht hingegenommen werden, dass Werften aufgrund mangelnder Kreditversorgung in Bedrängnis geraten. Auch hier steuert der Antrag gegen: Zinsbeihilfen müssen gerade in dieser schwierigen Zeit unbürokratisch und schnell gewährt werden. Weiterhin muss das gesamte Förderinstrumentarium für den Schiffbau auf den Prüfstand und gegebenenfalls weiter optimiert werden. Das gilt insbesondere bei der Unterstützung für Entwicklung von Innovationen und modernster Technologien und selbstverständlich auch für die Instrumente der Bauzeitfinanzierung.

Darüber hinaus kann ich mir aber noch ganz andere Unterstützungsmaßnahmen vorstellen. Hier ist aber zuallererst der Bund gefordert. Beispielsweise wäre es möglich, einen staatlichen Überbrückungsfonds ähnlich dem Soffin einzurichten, der fällige Kapitaldienstzahlungen garantiert. Ich könnte mir auch vorstellen, dass für

jedes Schiff, das im Moment keinen Abnehmer findet, eine Auffanggesellschaft gegründet wird. An dieser Gesellschaft sind dann Reeder, Werften und Banken beteiligt. Die KfW könnte über ihr Sonderprogramm die Fremdfinanzierung sicherstellen und wenn der Markt sich erholt hat, werden die Schiffe aus diesen Auffanggesellschaften heraus verkauft. Das könnte erheblich zur Entlastung der Werften und ihrer Kunden beitragen.

Was allerdings nicht passieren darf – und das möchte ich hier ausdrücklich betonen, dass Schleswig-Holstein notleidende Schiffskreditgeschäft kauft oder sich an den möglichen Auffanggesellschaften direkt beteiligt. Ansonsten bin ich gerne bereit, ergänzend über weitere Vorschläge zur Verbesserung der Situation der Schleswig-Holsteinischen Werften zu diskutieren. Ich bitte, dem Antrag zuzustimmen.