

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

**Entschließung des Bundesrates zur Aufnahme der Schiff-
baufinanzierung in das neue Programm für parallele
Bund-/Landesbürgschaften als gleichberechtigter Förderbereich**

Schleswig-Holstein
Der Ministerpräsident

Kiel, 4. Februar 2020

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dr. Dietmar Woidke

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Landesregierungen von Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern
haben beschlossen, dem Bundesrat die als Anlage beigefügte

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

zuzuleiten.

Ich bitte Sie, die Vorlage gemäß § 36 Absatz 2 der Geschäftsordnung des Bundes-
rates auf die Tagesordnung der 985. Sitzung am 14. Februar 2020 zu setzen und
anschließend den Ausschüssen zur Beratung zuzuweisen.

Mit freundlichen Grüßen
Daniel Günther

Entschließung des Bundesrates zur 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 Schiff-

baufinanzierung gegenüber. Die wenigen Banken, die noch im Schiffsfinanzierungsbereich tätig sind, gehen jedoch als Folge der Schifffahrtskrise 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 Zulieferindustrie, 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.