

13.03.20

Beschluss des Bundesrates

EntschlieÙung des Bundesrates zur Aufnahme der Schiffbau- finanzierung in das neue Programm für parallele Bund-/ Landesbürgschaften als gleichberechtigter Förderbereich

Der Bundesrat hat in seiner 986. Sitzung am 13. März 2020 die aus der Anlage ersichtliche EntschlieÙung gefasst.

Anlage

Entschließung des Bundesrates zur Aufnahme der Schiffbaufinanzierung in das neue Programm für parallele Bundes-/Landesbürgschaften als gleichberechtigter Förderbereich

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 Milliarden 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 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 Neugeschäfte 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 der Hereinnahme werthaltiger Sicherheiten und hierbei insbesondere auf der 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, hält der Bundesrat 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.