

A1 Nachhaltige und innovative Konzepte für eine Zukunft im Schiffbau in Mecklenburg-Vorpommern

Gremium: Landesvorstand

Beschlussdatum: 25.02.2021

Antragstext

1 Gemeinsames Positionspapier von Claudia Müller, MdB, Katharina Horn (Sprecherin
2 GJ MV), Anne Shepley (Spitzenkandidatin zur Landtagswahl), Dr. Harald Terpe
3 (Spitzenkandidat zur Landtagswahl) und Landesvorstand B'90/GRÜNE MV

4 An lange Schiffbautradition in MV anschließen

5 Die Werften im Land blicken auf eine lange Vergangenheit zurück. Dadurch ist
6 eine maritime Kompetenz entstanden, die für die gesamte Region bereits seit
7 langem einen wichtigen wirtschaftlichen Faktor darstellt.

8 Die Werften im Land sind nicht nur Arbeitgeber für tausende Werftarbeiter,
9 sondern auch Auftraggeber für zahlreiche Zulieferbetriebe. Doch der Schiffbau
10 unterliegt den Schifffahrtszyklen und daraus entstehender Auftragslage. Der
11 Wechsel vom Frachtschiffbau hin zum komplexen und häufig innovativen Bau von
12 Kreuzfahrtschiffen hat die Branche einen sinnvollen Wandel durchgeführt. Doch
13 die aktuelle Krise zeigt: Die Branche muss sich vielseitig aufstellen und darf
14 sich nicht nur von wenigen Kunden abhängig machen. Schiffbau kann nur dann
15 wettbewerbsfähig bleiben, wenn Klimaschutz und Nachhaltigkeit beim Bau von
16 Schiffen deutlicher in den Fokus rücken.

17 International wettbewerbsfähig wird zukünftig nur sein, wer auch
18 emissionsärmere, nachhaltigere und innovativere Produkte anbietet. Das gilt
19 insbesondere für die Kreuzschiffahrt. Schon die letzte Schiffbaukrise hätte die
20 Mehrheit der hiesigen Werften nicht ohne staatliche Unterstützung, wie
21 Bürgschaften und Kredite, überlebt. Dauerhaft kann Deutschland und damit
22 Mecklenburg-Vorpommern jedoch die Subventionsspirale nicht endlos weiter drehen,
23 sondern muss über Forschung und Innovation intelligente und marktfähige Lösungen
24 anbieten.

25 Die Schiffahrt ist von jeher ein globales Geschäft. In den vergangenen Jahren
26 ist auch der Schiffbau immer internationaler geworden. Schiffe werden heute in
27 der ganzen Welt in Auftrag gegeben und können oftmals kostengünstiger in fernen
28 Ländern hergestellt werden. Davon und von einem hohen Grad an Massenfertigung
29 haben internationale Werftstandorte wie China, Japan oder Südkorea in den
30 letzten Jahrzehnten profitiert. Diese Entwicklung wurde zwar gesehen, doch auf
31 Landesebene wurden keine tragfähigen Konzepte entwickelt. Dabei ist die maritime
32 Wirtschaft ein zentraler Wirtschaftsfaktor des Landes, dessen Zukunfts- und
33 Innovationsfähigkeit entscheidend für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes
34 ist. Aktuell jedoch scheint die Branche, besonders die Werften in Wismar,
35 Rostock und Stralsund, allein durch staatliche Mittel am Leben erhalten zu
36 werden. Das führt dazu, dass es nun die Einen gibt, die sich fragen, ob
37 Landesbürgschaften zur Dauerlösung werden sollten und die anderen, die gleich
38 nach Verstaatlichung rufen.

39 Mit der Umsetzung nachhaltiger und innovativer Konzepte wird ein
40 zuversichtlicher Blick in die Zukunft gelingen.

41 Landesregierung MV fehlt tragfähige Strategie für Werftenstandorte

42 Bereits in der jüngeren Vergangenheit gab es eine Werftenkrise in MV und mit
43 verschiedenen Betreibern und deren Konzepten wurde versucht, die Standorte zu
44 ertüchtigen. Als 2016 Genting Hongkong nicht nur eine, sondern gleich drei
45 Werften übernahm, um den eigenen Bedarf an Kreuzfahrtschiffen zu decken, schien
46 dies eine tragfähige Lösung. Heute wissen wir, dass das Modell, auf nur einen
47 Betreiber und nur ein Marktsegment zu setzen, sehr risikofähig ist.

48 Außerdem, was für den Industriestandort wie ein Segen schien, war in Bezug auf
49 Nachhaltigkeit und damit Zukunftsfähigkeit alles andere als das. Für das Klima
50 waren die geplanten Schiffe mit ihrer Größe und den geplanten Antrieben ein
51 Fluch. Solange die Kreuzfahrtbranche auf fossile Kraftstoffe setzt, ist sie ein
52 Treiber in der Klimakrise. Auch wenn Anstrengungen zu erkennen sind, eine
53 sauberere Antriebs-Technik zu entwickeln, reicht das nicht. Es ist klar, dass
54 diese Entwicklungen nach der aktuellen Corona-Krise konsequent fortgesetzt
55 werden müssen, wenn das Pariser Klimaabkommen eingehalten werden soll.

56 Derzeit, mitten in einer globalen Gesundheits- und Wirtschaftskrise, tendiert
57 die Nachfrage nach neuen Schiffen gegen Null – vor allem neue Kreuzfahrtschiffe
58 braucht die Branche bis auf weiteres nicht. Neue Nachfrage ist frühestens 2023
59 wieder zu erwarten. Daher müssen neue Konzepte her, wie die heimischen Werften
60 ihre Kapazitäten nutzen können und sie auch langfristig und nachhaltig aus der
61 Krise kommen.

62 Wiederholte oder gar dauerhafte Landes- und Bundesbürgschaften oder
63 „Rettungsschirme“ ohne langfristiges und tragfähiges Wirtschaftskonzept sind
64 keine Lösung. Die Rechnung tragen mal wieder die erfahrenen Fachkräfte, welche
65 aus Konsolidierungsgründen entlassen werden, obwohl sie wenige Jahre zuvor noch
66 händelnd in allen europäischen Ländern gesucht wurden. Beschäftigte
67 benötigen eine langfristige Perspektive.

68 So notwendig die Diskussionen um die richtigen kurzfristigen Maßnahmen sind, so
69 sehr können sie nicht die eigentliche politische Konzeptlosigkeit von Landes-
70 und Bundesregierung verdecken. Nach wie vor, wird darauf gesetzt, dass der
71 unternehmerische Geist nur etwas staatliche Unterstützung bräuchte, wenn der
72 freie, globale Markt ins Stottern kommt. Wie die Erfahrungen der Vergangenheit
73 gezeigt haben: Ein Geschäftsmodell darf nicht auf dauerhaft auf staatliche
74 Beihilfe aufbauen, sondern muss langfristig nachhaltig sein, um zu überleben.
75 Dazu gehört auch Weitblick für zukünftige Technologien, Innovationen und
76 Anforderungen der Schifffahrtsbranche. Viele Unternehmen in MV machen dies
77 bereits vor, dies ist zusammen mit den richtigen Konzepten auch ausbaufähig.

78 Schifffahrt braucht neue Perspektiven

79 Die Menschen, nicht nur in Mecklenburg-Vorpommern, vor allem die Fachkräfte auf
80 den deutschen Werften, benötigen eine Perspektive. Dabei ist in der heutigen
81 Welt des globalen Handels, der innovative Schiffbau von überragender Bedeutung
82 für die Rettung unseres Klimas: Die Schifffahrt will bis 2050 mindestens die
83 Hälfte der jährlichen CO₂-Emissionen reduzieren – eine klimaneutrale
84 Seeschifffahrt ist also erreichbar. MV kann mit den richtigen Konzepten daran
85 teilhaben. Seit Jahren wird bereits an emissionsarmen Schiffsantrieben
86 geforscht, über die Schaffung von Landstrom-Anlagen in Häfen und den Ausbau von
87 Offshore-Windenergie mal laut, mal leise diskutiert. Deutsche Werften sind hier

88 federführend – aber man darf auch den Blick auf die Konkurrenz, v. a. in Asien,
89 nicht verlieren. Die dortigen Werften holen auch beim Kreuzfahrtschiffbau und
90 bei neuen Antriebstechnologien auf.

91 Der Bund hat unterschiedliche Förderprogramme in verschiedenen Ministerien
92 aufgelegt, was unübersichtlich ist und stärker auf eine Zielrichtung
93 ausgerichtet werden müsste. So werden im Rahmen der Maritimen
94 Forschungsstrategie im Bundeswirtschaftsministerium verschiedene
95 Forschungsprogramme angeboten und das Verkehrsministerium fördert dagegen die
96 Forschung zur Modernisierung der Flotte. Im Rahmen der Polarforschung wird durch
97 das Bundesforschungsministerium hoffentlich innovativer Schiffsneubau (z. B.
98 Neubauten Polarstern 2, Meteor 2) gefördert, der dann Vorbildwirkung haben kann.

99 Zusätzlich sind in Mecklenburg-Vorpommern viele Förder- und Komplementärmittel,
100 Bürgschaften und Landeskredite in die Werftenbranche geflossen. Auch die
101 Europäische Union fördert Innovationen im Schiffbau, unter anderem über das
102 Förderprogramm Horizon 2020.

103 Einzelnen genommen ist sicher jede einzelne Fördermaßnahme sinnvoll, aber es fehlt
104 ein roter Faden und ein Fokus auf die Machbarkeit und Marktfähigkeit
105 emissionsneutraler Antriebstechnik in der Schifffahrt. Dieses Förderwirrwarr
106 muss daher dringend aufgelöst und die Mittelvergabe fokussiert werden.

107 Wir fordern, dass endlich Schiffbau und innovative Forschung zusammengedacht und
108 die Kooperation zwischen den Hochschulen des Landes und den Werften intensiviert
109 werden. Nur wenn wir es schaffen, innovative Schiffsantriebe zu entwickeln, die
110 wirtschaftlicher betrieben werden können, kann der heimische Schiffbau mit der
111 günstigeren Konkurrenz aus anderen Ländern mithalten und Schiffe aus heimischer
112 Produktion konkurrenzfähig werden. Hinzu kommt, dass alternative Antriebe
113 zukünftig bestmöglich aus erneuerbarem Strom produziert werden sollen. Auch hier
114 lägen Zukunftschancen MVs und der Werften zum Ausbau der erneuerbaren Energien
115 (v. a. Off-/Onshore-Windkraft).

116 Auch innovatives und fachgerechtes Schiffsrecycling in Europa – und damit in MV
117 – sollte nicht ausgeschlossen werden. Nur wenn klug konstruierte Spezialschiffe
118 entwickelt und Dienstleistungen über Reparatur, Refitting und Recycling („von
119 der Wiege bis zur Bahre“) angeboten werden, kann die Schiffbauindustrie
120 langfristig vorangebracht werden.

121 Neustart des Schiffbaus in MV und in Deutschland – Innovation und Nachhaltigkeit
122 in den Fokus nehmen

123 Anstatt immer wieder nur Rettungsschirme in Milliardenhöhe, fordern wir mehr
124 Weitblick und einen Neustart des heimischen Schiffbaus. Für uns gehören zu
125 innovativen Konzepten für die Werftindustrie in MV:

- 126 1. Eine Neuausrichtung des Schiffbaus auf innovative und leistungsfähige
127 Schiffstypen inkl. einer heimischen Zulieferindustrie. Diese muss
128 langfristig wettbewerbsfähig und gegen Marktentwicklungen widerstandsfähig
129 sein. Reeder sind gefordert, neue Schiffe ausschließlich mit innovativen
130 und nachhaltigen Antrieben in Auftrag zu geben, die auch in Zukunft hohe
131 Anforderungen an den Ausstoß schädlicher Abgase erfüllen. Die
132 Schiffbauunternehmen müssen durch Bund und Land dabei unterstützt werden
133 auf eine nachhaltige und klimafreundlichere Produktion umzustellen, die

entsprechend Zertifiziert (z. B. EMAS, Umweltengel oder branchenübergreifende Nachhaltigkeitsscorings) sind, um ein Alleinstellungsmerkmal gegenüber Billigproduzenten aus anderen Ländern zu erwerben.

2. Das Know-how in der Region halten: Öffentliche Aufträge zur Wartung, Modernisierung und Instandhaltung von durch öffentliche Träger betriebene Schiffe, sollen möglichst in der Region abgewickelt werden. Besonders für kleine und mittelständische Werften sind diese Aufträge ein wichtiger Baustein für das wirtschaftliche Überleben und somit zur Sicherung des maritimen Standorts in Mecklenburg-Vorpommern.

3. Ein dauerhaft eingerichteter Notfall-Fonds für den heimischen Schiffbau nach ökologischen und ökonomischen Kriterien aus dem Überbrückungsgelder oder auch Kurzarbeit für Werften in Not schnell und möglichst unbürokratisch finanziert werden können, um Entlassungen zu verhindern. Werftbetreiber, Land und Bund müssen diesen Fond gemeinsam auffüllen. Denn wer mit Steuergeldern Gewinn erwirtschaftet muss auch dabei mithelfen Rücklagen für schlechte Zeiten zu schaffen.

4. Die Erzeugung von Kraftstoffen durch Einsatz erneuerbarer Energien zu fördern („synthetische Kraftstoffe“). Die Gewinnung von Wasserstoff mittels erneuerbarer Energien kann hier eine Schlüsselrolle spielen und dabei helfen in MV mit der nachhaltigen Wasserstoffproduktion einen neuen Industriezweig aufzubauen.

5. Innovatives und fachgerechtes Schiffsrecycling muss auch in Deutschland vorangebracht werden. Bisher gibt es keine zertifizierte deutsche Abwrackwerft, obwohl theoretisch Kapazitäten vorhanden wären. Eine Modernisierung der Schiffsflotten darf nicht zu menschenunwürdigen Bedingungen in den Welt-Abwrackwerften Südasiens führen. Es ist bereits absehbar, dass mittels der Hongkong-Konvention Schiffe nur noch nachhaltig und umweltverträglich abgewrackt werden dürfen, gleich unter welcher Flagge sie fahren. Mecklenburg-Vorpommern darf diese Entwicklung nicht verschlafen und muss Mittel bereitstellen um geeignete Investoren bei der Umrüstung der bedrohten Werften zu modernen, nachhaltigen Recyclingbetrieben zu unterstützen.

6. Ein einheitlicher Investitionsplan zur Entwicklung innovativen Schiffbaus: Bereits jetzt wird Innovationsforschung durch verschiedenste Ministerien auf vielfältigen Wegen finanziert. Diese Förderprojekte müssen gebündelt, dass Förderwirrwarr beendet werden.

7. Gemeinsam mit den Lehrstühlen Schiffbau und Schiffstechnische Konstruktionen der Universität Rostock sowie anderen einschlägigen Institutionen zusätzliche Nachhaltigkeitskriterien für den Schiffbau, die als Zielgrößen für die künftigen Produkte gelten, zu entwickeln.

8. Finanzielle Unterstützung durch MV für Forschungsprojekte, die von Universitäten und heimischen Werften gemeinsam durchgeführt werden.