

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Dr. Hans-Peter Bartels, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/10871 –**

Wirtschaftliche Lage und Perspektiven des Schiffbaus in Deutschland

Von dem Einbruch des Schiffbaumarktes in den Jahren 2008 und 2009 waren die deutschen Werften massiv betroffen, da sie ihre Geschäftstätigkeit bis dahin stark auf das Segment Containerschiffbau konzentriert hatten. Wenngleich sich die Branchensituation seither entspannt hat, sind die Finanzierungsprobleme im deutschen Schiffbau weiterhin ungelöst. Zudem kämpfen die Werftbetriebe mit enormen Überkapazitäten am Weltmarkt und wachsender Konkurrenz, insbesondere aus Asien. Vor allem Billigangebote der Konkurrenz aus Südkorea und China, gefördert durch massive staatliche Intervention, drücken die Weltmarktpreise.

Die deutschen Werften stehen vor der Herausforderung, sich den veränderten Marktgegebenheiten anzupassen und ihre Bauprogramme stärker auf neue Geschäftsfelder mit Wachstumspotenzial auszurichten. Insbesondere der Ausbau der Offshore-Windenergieanlagen und der damit verbundene Bedarf an Spezialschiffen und Offshore-Strukturen eröffnen den Schiffbauunternehmen in Deutschland neue Perspektiven.

Begleitend notwendig ist ein Ausbau der schiffbaulichen Forschung und Entwicklung, um technische Innovationen zu fördern und die deutschen Werftbetriebe so stärker als bisher im Hightech-Schiffbau zu positionieren. Es stellt sich daher die Frage, mit welchen industriepolitischen Maßnahmen die Bundesregierung die deutsche Schiffbauindustrie in ihrem Restrukturierungsprozess unterstützen wird und wie sie verhindern will, dass die aktuelle Finanzkrise erneut eine Krisenentwicklung im deutschen Schiffbau und eine existenzbedrohende Abwärtsspirale auslöst.

1. Wie hat sich die Weltmarktposition deutscher Werften in abgelieferten Tonnen (Compensated Gross Ton – CGT = gewichtete Bruttoreaumzahl) nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2008 entwickelt, und wie stellt sich das Umsatzvolumen der Schiffbauunternehmen in Deutschland für diesen Zeitraum dar?

Die Weltmarktposition der deutschen Werften in abgelieferten Tonnen (CGT) hat sich von 2008 bis 2011 wie folgt entwickelt:

	2008	2009	2010	2011
Abgelieferte Schiffe Weltweit in Mio. CGT	41,9	44,4	51,6	51,1
Abgelieferte Schiffe Deutscher Werften in Mio. CGT	1,3	0,73	0,98	0,44
Weltmarktanteil deutscher Werften in Prozenten	3,1 %	1,65 %	1,9 %	0,88 %

Quelle: Jahresbericht Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V. (VSM) 2011

Der Umsatz der deutschen Schiffbauunternehmen hat sich von 2008 bis 2011 wie folgt entwickelt:

	2008	2009	2010	2011
Umsatz der deutschen Werften (ab 50 Beschäftigten) in Mrd. Euro	7,23	5,32	7,53	4,58

Quelle: VSM Jahresbericht 2011

2. Wie haben sich die Marktanteile an der weltweiten Schiffbauproduktion (Neubaufträge) nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2008 nach Ländern entwickelt?

Die Marktanteile der wichtigsten Schiffbaunationen an der weltweiten Schiffbauproduktion (Neubaufträge) haben sich von 2008 bis 2011 wie folgt entwickelt:

Länder	2008		2009		2010		2011	
	in 1000 CGT	Marktanteil	in 1000 CGT	Marktanteil	in 1000 CGT	Marktanteil	in 1000 CGT	Marktanteil
VR China	9 053	21,6 %	12 520	28,2 %	18 801	36,5 %	19 708	38,6 %
Süd Korea	14 535	34,7 %	14 463	32,6 %	14 906	28,9 %	15 954	31,2 %
Japan	9 741	23,3 %	9 628	21,7 %	9 821	19,1 %	9 162	17,9 %
Philippinen	293	0,7 %	333	0,8 %	614	1,2 %	639	1,3 %
Vietnam	256	0,7 %	364	0,8 %	560	1,1 %	530	1,0 %
Türkei	818	2,0 %	689	1,6 %	465	0,9 %	451	0,9 %
Italien	747	1,8 %	635	1,5 %	773	1,5 %	443	0,9 %
Rumänien	532	1,3 %	601	1,4 %	455	0,9 %	433	0,9 %
Deutschland	1 172	2,8 %	723	1,7 %	854	1,7 %	407	0,8 %
Taiwan	385	0,9 %	296	0,7 %	373	0,7 %	395	0,8 %
Übrige Länder	4 341	10,4 %	4 149	9,4 %	3 951	7,7 %	2 971	5,8 %
Welt	41 873	100 %	44 401	100 %	51 573	100 %	51 093	100 %

Quelle: VSM Jahresbericht 2011

3. Wie hat sich in diesem Zeitraum nach Kenntnis der Bundesregierung die Schiffbauproduktion im Welthandelsschiffbau nach Schiffstypen entwickelt?

Die weltweite Schiffbauproduktion hat sich von 2008 bis 2011 nach Schiffstypen wie folgt entwickelt:

Schiffstyp	2008		2009		2010		2011	
	Anzahl	1000 CGT	Anzahl	1000 CGT	Anzahl	1000 CGT	Anzahl	1000 CGT
Massengutfrachter	337	5 818 13,9 %	536	9 715 21,9 %	978	18 398 35,7 %	1 167	22 339 43,7 %
Containerschiffe	422	9 761 23,3 %	279	6 796 15,3 %	260	7 942 15,4 %	191	6 692 13,1 %
Rohöltanker	129	3 932 9,4 %	197	6 112 13,8 %	150	4 941 9,6 %	168	5 588 10,9 %
Stückgutfrachter	495	4 732 11,3 %	478	4 793 10,8 %	515	5 574 10,8 %	526	5 406 10,6 %
Chemikalien- und Produktentanker	614	6 667 15,9 %	605	6 597 14,8 %	502	5 406 10,5 %	365	3 825 7,5 %
Offshore-Fahrzeuge	nicht separat erfasst				462	2 939 5,7 %	381	2 922 5,7 %
Gastanker	134	5 961 14,2 %	101	4 547 10,2 %	85	2 813 5,5 %	69	1 530 3,0 %
Fähren und Passagierschiffe	95	1 795 4,3 %	87	1 498 3,4 %	88	1 890 3,7 %	97	1 199 2,3 %
Sonstige	936	3 208 2,2 %	1 194	4 342 9,8 %	666	1 670 3,2 %	641	1 594 3,1 %
Insgesamt	3 162	41 873 100 %	3 477	44 401 100 %	3 706	51 573 100 %	3 605	51 093 100 %

Quelle: VSM Jahresbericht 2011

4. Wie haben sich die weltweiten Schiffbaukapazitäten gegenüber dem erwarteten Neubaubedarf nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2008 entwickelt (bitte nach Schiffstypen unterscheiden)?

Insbesondere in China und Korea, aber auch in Vietnam, auf den Philippinen und in Indien wurden in den vergangenen Jahren zusätzliche Neubaukapazitäten im Schiffbau geschaffen. In Verbindung mit einer sinkenden Nachfrage nach Schiffsneubauten bestehen daher insgesamt erhebliche Überkapazitäten im Schiffbau auf dem Weltmarkt. Die deutschen Werften haben sich vor diesem Hintergrund vom Standardschiffbau verabschiedet und sich dem Spezialschiffbau zugewandt. Genauere Informationen über die weltweite Entwicklung der Kapazitäten und Nachfrage liegen der Bundesregierung nicht vor.

5. Wie hat sich der Umfang der Abwrackungsverkäufe nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2008 nach Schiffstypen entwickelt (bitte in absoluten Zahlen und Prozent der weltweiten Schiffbaukapazitäten angeben)?

Laut Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) hat sich die gemeldete Abbruchtonnage wie folgt entwickelt:

Gemeldete Abbruchtonnage (inkl. Total losses) seit 2008, Handelsschiffe ab 300 gt
Stand Anfang Juli 2012

	Abbruchjahr				
	2008	2009	2010	2011	2012 (6 Monate)
Anzahl Schiffe					
Tanker (inklusive Chemikalien- und Gastanker)	173	222	344	240	118
Bulker	84	302	145	420	274
Containerschiffe	49	213	85	51	79
MP-Stückgutschiffe	265	626	594	677	375
Passagierschiffe/Fähren	38	36	60	70	25
Total	609	1 399	1 228	1 458	871
in 1 000 dwt					
Tanker (inklusive Chemikalien- und Gastanker)	5 247	9 264	13 940	9 608	8 633
Bulker	4 129	12 261	6 256	24 012	16 856
Containerschiffe	1 343	6 091	2 271	1 188	2 495
MP-Stückgutschiffe	1 612	6 629	4 767	5 682	3 741
Passagierschiffe/Fähren	70	69	152	153	61
Total	12 401	34 315	27 386	40 644	31 786

6. Welches sind nach Kenntnis der Bundesregierung die fünf führenden Auftragnehmernationen im Weltschiffbau, und welche Position nimmt Deutschland ein (bitte für den Zeitraum 2008 bis 2012 auflisten)?

Nach Angaben des Verbands deutscher Reeder (VDR) ergibt sich bei den Handelsschiffen das folgende Ranking für den Zeitraum 2008 bis 2012.

Ranking nach Auftragsbestand

31.12.2008

Rang	Auftraggeber-Nation	Anzahl Schiffe	Mio. BRZ
1	Griechenland	1006	50,6
2	Deutschland	1297	44,4
3	Japan	703	33,5
4	China	642	33,4
5	Südkorea	367	17,7

31.12.2009

Rang	Auftraggeber-Nation	Anzahl Schiffe	Mio. BRZ
1	Griechenland	721	36,0
2	Deutschland	987	35,2
3	China	581	31,5
4	Japan	598	29,0
5	Südkorea	204	11,2

31.12.2010

Rang	Auftraggeber-Nation	Anzahl Schiffe	Mio. BRZ
1	Griechenland	607	32,5
2	Japan	578	28,2
3	China	550	27,1
4	Deutschland	608	23,0
5	Südkorea	171	11,4

31.12.2011

Rang	Auftraggeber-Nation	Anzahl Schiffe	Mio. BRZ
1	Griechenland	381	22,9
2	China	455	20,2
3	Japan	402	19,0
4	Deutschland	378	14,4
5	Singapur	169	8,4

7. Wie hat sich das Auftragsvolumen deutscher Besteller nach Bauländern nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2008 entwickelt (bitte in absoluten Zahlen und Prozent angeben)?

Die Entwicklung des Auftragsvolumens bei Handelsschiffen hat sich laut VDR seit 2008 wie folgt entwickelt (Deutsches Auftragsbuch nach Schiffbauland):

31.12.2008

Schiffbauland	Schiffe	Mio. BRZ	BRZ-Anteil
China	639	17,4	39,2 %
Südkorea	244	17,4	39,2 %
Deutschland	83	1,6	3,6 %
Rumänien	44	1,6	3,6 %
Japan	20	1,6	3,6 %
Philippinen	13	1,3	2,9 %
Vietnam	58	1,2	2,7 %
Taiwan	14	0,8	1,8 %
Sonstige	182	1,5	3,4 %
Insgesamt	1 297	44,4	100,0 %

31.12.2009

Schiffbau­land	Schiffe	Mio. BRZ	BRZ-Anteil
China	561	15,3	43,5 %
Südkorea	168	13,2	37,5 %
Japan	18	1,4	4,0 %
Philippinen	13	1,3	3,7 %
Rumänien	28	1,1	3,1 %
Vietnam	34	0,8	2,3 %
Deutschland	32	0,7	2,0 %
Taiwan	10	0,6	1,7 %
Sonstige	123	0,8	2,3 %
Insgesamt	987	35,2	100,0 %

31.12.2010

Schiffbau­land	Schiffe	Mio. BRZ	BRZ-Anteil
China	389	11,0	47,7 %
Südkorea	80	8,6	37,4 %
Japan	13	1,0	4,3 %
Rumänien	20	1,0	4,3 %
Vietnam	24	0,5	2,3 %
Indien	18	0,3	1,3 %
Deutschland	9	0,3	1,3 %
Taiwan	2	0,1	0,5 %
Sonstige	53	0,2	0,9 %
Insgesamt	608	23	100,0 %

31.12.2011

Schiffbau­land	Schiffe	Mio. BRZ	BRZ-Anteil
China	231	6,3	43,8 %
Südkorea	53	5,9	41,0 %
Japan	10	0,8	5,6 %
Rumänien	10	0,4	2,8 %
Indien	16	0,3	2,1 %
Deutschland	6	0,2	1,4 %
Vietnam	10	0,2	1,4 %
Finnland	1	0,1	0,7 %
Sonstige	41	0,2	1,4 %
Insgesamt	378	14,4	100,0 %

8. Wie hat sich die Zahl der Auftragseingänge bei deutschen Werften nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2008 entwickelt, und welchen Wert umfassten diese jeweils (bitte in Mio. Euro angeben)?

Die Auftragseingänge im Seeschiffbau bei deutschen Werften haben sich von 2008 bis 2011 wie folgt entwickelt:

Jahr	Anzahl der Neubaufträge	Auftragsvolumen in Mio. Euro
2008	46	2 890
2009	20	475
2010	24	2 719
2011	28	3 033

Quelle: VSM Jahresbericht

9. Wie stellen sich im gleichen Zeitraum die Neubauablieferungen deutscher Werften nach Bauländern und Schiffstypen nach Kenntnis der Bundesregierung dar?

Die Anzahl der abgelieferten Seeschiffe von deutschen Werften aufgliedert nach Bundesländern haben sich in den Jahren 2008 bis 2010 wie nachfolgend dargestellt. Ab 2011 wurde die statische Erfassung der abgelieferten Schiffe nach Bundesländern vom Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) aus Vertraulichkeitsgründen nicht mehr fortgesetzt.

Bundesländer	2008	2009	2010	2011
Schleswig-Holstein	13	8	9	
Niedersachsen	21	20	18	
Mecklenburg-Vorpommern	30	14	8	
Hamburg, Bremen und andere Länder	20	12	14	
Insgesamt	84	54	49	31

Quelle: VSM Jahresbericht 2011

In den Jahren 2008 bis 2011 wurden von deutschen Werften folgende Seeschiffe aufgliedert nach Schiffstypen abgeliefert:

Schiffstypen	2008	2009	2010	2011
Chemikalien- und Produktentanker	1	2	–	2
Massengutschiffe	–	2	1	–
Frachtschiffe	5	2	2	1
Containerschiffe	50	18	8	2
RoRo-Schiffe	2	5	7	4
Gastanker	2	2	2	–
Fähren				1
Passagierschiffe	17	6	17	3
Yachten				6
Sonstige	7	17	12	12
Insgesamt	84	54	49	31

Quelle: VSM Jahresbericht

10. Welches Volumen hatte die Stornierung von bestellten bzw. im Bau befindlichen Schiffbauaufträgen bei deutschen Werften und weltweit nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2008, und in welchem Umfang kam es zu einer Verschiebung von Ablieferungen (bitte Aufträge in absoluten Zahlen und Auftragsvolumen in Mio. Euro angeben)?

Die Stornierungen von Neubauten ergibt sich aus der nachfolgenden Tabelle des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik. Angaben zum Umfang der Auftragsverschiebungen liegen der Bundesregierung nicht vor.

Neubaustornierungen weltweit seit 2008, Handelsschiffe ab 300 gt
Stand: Anfang Juli 2012

	2008	2009	2010	2011
Anzahl Schiffe				
Tanker (inklusive Chemikalien- und Gastanker)	115	221	206	205
Bulker	134	418	432	280
Containerschiffe	55	134	69	36
Stückgutschiffe	63	138	115	105
Passagierschiffe/Fähren	7	9	15	10
Total	374	920	837	636

in 1000 dwt

Tanker (inklusive Chemikalien- und Gastanker)	4 037	14 346	12 475	14 358
Bulker	8 774	34 767	34 885	21 819
Containerschiffe	2 235	4 990	2 721	1 160
MP-Stückgutschiffe	844	1 853	1 260	1 320
Passagierschiffe/Fähren	36	50	76	59
Total	15 926	56 005	51 416	38 716

davon Stornierungen auf deutschen Werften

	2008	2009	2010	2011
Anzahl Schiffe				
Tanker (inklusive Chemikalien- und Gastanker)	–	2	–	–
Bulker	–	–	–	–
Containerschiffe	–	29	–	–
MP-Stückgutschiffe	–	19	1	4
Passagierschiffe/Fähren	1	–	–	–
Total	1	50	1	4

in 1000 dwt

Tanker (inklusive Chemikalien- und Gastanker)	–	72	–	–
Bulker	–	–	–	–
Containerschiffe	–	697	–	–
Stückgutschiffe	–	114	13	44
Passagierschiffe/Fähren	12	–	–	–
Total	12	883	13	44

11. Welche Marktsegmente waren in Deutschland vom Einbruch des weltweiten Schiffbaumarktes in den Jahren 2008 und 2009 nach Kenntnis der Bundesregierung besonders betroffen, und wie hat sich die Situation in diesen Bereichen seither entwickelt (bitte Anteile in Prozent des gesamten Marktvolumens angeben)?

Die stärksten Einbrüche wurden beim Bau von Containerschiffen verzeichnet. 2008 wurden noch 50 Containerschiffe von deutschen Werften abgeliefert. 2011 waren es nur noch 2 Containerschiffe. Seit Ende 2011 befinden sich keine Containerschiffe mehr im Auftragsbestand der deutschen Werften.

12. Wie stellt sich die Kapazitätsauslastung deutscher Werften im Vergleich zur europäischen Schiffbauindustrie nach Kenntnis der Bundesregierung im Zeitraum von 2008 bis 2016 dar, und wie groß müsste der deutsche Weltmarktanteil sein, um eine vollständige Auslastung der hiesigen Unternehmen zu erreichen?

Durch das vollständige Wegbrechen des Containerschiffbaus und die Stornierung von Aufträgen ging die Handelsschiffproduktion bei deutschen Werften von 2008 bis 2011 um 66 Prozent zurück. Für 2012 wird jedoch wieder eine etwas höhere Produktion als im Vorjahr erwartet. Die rückläufige Entwicklung im deutschen Schiffbau war vom Umfang her vergleichbar mit der in anderen europäischen Schiffbauländern. Die Kapazitätsauslastung deutscher Werften ist sehr unterschiedlich. Einige Werften sind voll ausgelastet, während andere dringend Anschlussaufträge benötigen. Für die Berechnung des notwendigen Weltmarktanteils für eine Vollaustattung der deutschen Werften liegen der Bundesregierung die notwendigen Informationen nicht vor. Darüber hinaus wird der Weltschiffbau von den Standardschiffen dominiert, der für deutsche Werften nicht als unmittelbarer Orientierungswert relevant ist, da sich die deutschen Werften auf die Marktsegmente des Spezialschiffbaus ausgerichtet haben.

13. Wie hat sich die Anzahl der Werftunternehmen in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2008 entwickelt, und in welchem Umfang erfolgte ein Abbau von Werftkapazitäten durch Verkäufe, Restrukturierungen und Schließungen?

Seit 2008 liegt die Zahl der Seeschiffwerften, die im zivilen und militärischen Neubau- bzw. Reparatur-/Umbaugeschäft tätig sind, nahezu unverändert bei etwas über 40. Nur eine Werft, SSW in Bremerhaven, hat den Betrieb vollständig eingestellt, und auf dem Gelände haben sich neue Unternehmen angesiedelt. Darüber hinaus wurden bei mehreren Werften Restrukturierungen und Kapazitätsanpassungen, insbesondere in Verbindung mit Insolvenzverwaltungen, vorgenommen, die sich auch im Jahr 2012 fortsetzten.

14. Wie viele Insolvenzen gab es im deutschen Schiffbau nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2008 (bitte Unternehmen auflisten), und wie viele Beschäftigte waren davon jeweils betroffen?

Als Folge der weltweiten Krise mussten in Deutschland folgende Seeschiffswerften seit 2008 Insolvenz anmelden:

- Wadan Yards (Warnemünde und Wismar)
- Cassens Werft
- Lindenau Werft
- SMG Shipyard

- SSW Schichau (Betrieb eingestellt und abgewickelt)
- Sietas Werft
- P+S Shipyards

Bei diesen Betrieben waren rund 6 000 Arbeitnehmer direkt beschäftigt.

Bis auf das abgewickelte Unternehmen SSW Schichau wurden alle Werften in Insolvenz in der Regel mit angepassten Kapazitäten und geänderten Geschäftskonzepten weitergeführt.

15. Wie stellt sich die Eigentümerstruktur der Werften in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung dar?

Die Werften in Deutschland befinden sich alle in Privateigentum.

16. Wie hat sich die durchschnittliche Betriebsgröße deutscher Werften nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2000 entwickelt, und wie stellt sich diese im Vergleich zu den führenden Weltschiffbaunationen dar?

Die durchschnittliche Betriebsgröße deutscher Werften ist seit 2000 von 591 Beschäftigten auf 421 im Jahr 2012 gesunken. Dagegen bestimmen insbesondere in den asiatischen Schiffbaunationen sehr große Werften, die zudem in finanzstarke Konzerne eingebunden sind, den Schiffbaumarkt.

17. Wie haben sich die Zahl und die Altersstruktur der Beschäftigten im deutschen Schiffbau nach Bundesländern nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2008 entwickelt (bitte in absoluten Zahlen und Anteil der Beschäftigten am Gesamtarbeitsmarkt angeben)?

Die Anzahl der Beschäftigten im deutschen Schiffbau (einschl. Binnenschiff-, Boots- und Yachtbau) in Unternehmen mit mehr als 50 Mitarbeitern sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Bundesland	2008	2009	2010	2011
Schleswig-Holstein	4 766	4 565	4 252	4 217
Hamburg	2 667	2 595	2 212	1 918
Bremen	1 495	1 443	1 324	1 313
Niedersachsen	6 798	6 724	5 661	5 100
Mecklenburg-Vorpommern	6 194	4 916	3 961	4 524
übrige Länder	1 717	1 732	1 688	1 271
Gesamt	23 637	21 975	19 098	18 343

Quelle: VSM Jahresbericht 2011

Die Beschäftigtenzahl im deutschen Schiffbau ist seit 2008 um mehr als 20 Prozent gesunken. Der Anteil der Beschäftigten im deutschen Schiffbau am Gesamtarbeitsmarkt ist sehr gering.

Nach einer Umfrage der IG Metall Küste, die 2012 bei den Werften durchgeführt wurde und ca. 80 Prozent der im Schiffbau tätigen Mitarbeiter repräsentiert, weist die durchschnittliche Altersstruktur keine besonderen Auffälligkeiten auf.

ten auf. Weder lassen die Ergebnisse auf eine „strukturelle Überalterung“ der Belegschaften schließen, noch existieren Altersgruppen, die die Verteilung abweichend von den Werten anderer vergleichbarer Industrien dominieren würden.

Rund ein Fünftel aller Werftbeschäftigten hat das 30. Lebensjahr noch nicht vollendet. Knapp 46 Prozent aller Beschäftigten befinden sich im Alter von 30 bis 50 Jahren. Mehr als ein Fünftel ist zwischen 51 und 60 Jahre alt und lediglich sechs Prozent sind älter als 60 Jahre.

18. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der Beschäftigung in den europäischen Schiffbauländern an der Gesamtbeschäftigung auf den Werften in Europa entwickelt (bitte in absoluten Zahlen und Prozent angeben)?

Die Beschäftigungssituation auf den Seeschiffswerften in Europa hat sich seit 2008 wie folgt entwickelt (Zahlen für 2011 liegen noch nicht vor):

Land	2008		2009		2010	
	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %
Bulgarien	4 977	3,5	4 968	4,0	4 250	3,7
Kroatien	9 553	6,7	8 851	7,1	8 792	7,6
Dänemark	3 700	2,6	3 000	2,5	1 830	1,5
Finnland	4 630	3,3	4 500	3,7	3 800	3,3
Frankreich	17 100	11,9	16 400	13,2	16 400	14,3
Deutschland	23 600	16,4	19 200	15,4	18 000	15,7
Griechenland	2 324	1,7	2 487	2,0	2 319	2,0
Italien	12 142	9,8	11 790	9,5	11 640	10,1
Litauen	4 800	3,4	4 200	3,4	3 682	3,2
Niederlande	14 400	10,0	13 500	10,9	13 219	11,5
Norwegen	5 000	3,5	5 000	4,1	5 000	4,3
Polen	15 000	10,4	7 300	5,9	7 000	6,1
Portugal	1 592	1,2	1 572	1,3	1 304	1,1
Rumänien	10 100	7,0	8 160	6,6	8 075	7,0
Spanien	6 490	4,5	5 666	4,6	6 180	5,3
Großbritannien	8 300	5,8	8 300	6,7	3 000	2,6
Insgesamt	144 608	100	124 894	100	114 491	100

Quelle: Community of European Shipyards Associations (CESA)

19. Welchen Anteil umfassen nach Kenntnis der Bundesregierung die Offshore-Windaktivitäten an der gesamten Geschäftstätigkeit deutscher Werften (bitte Auftragsvolumen in Prozent und in Mio. Euro angeben), und wie haben sich die Aufträge an deutsche Schiffbaubetriebe für Spezialschiffe und schiffsähnliche Kapazitäten im Offshore-Windenergiebereich seit 2008 entwickelt?
20. Wer sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Auftraggeber, und bis zu welchem Zeitpunkt ist jeweils eine Ablieferung geplant?

Seit 2008 hat sich der Geschäftsbereich Offshore-Windenergie der deutschen Werften positiv entwickelt. Aktuell verfügen die deutschen Werften im Bereich Offshore-Wind nach Kenntnis der Bundesregierung über folgende Aufträge:

- Errichterschiff (Sietas AG/Van Oord, Niederlande)
- fünf Konverter-Plattformen (ca. 350 Mio. Euro Auftragswert insgesamt – Nordic Yards/Siemens Energy und Nobiskrug)
- Windparkwartungsschiff (Nordic Yards/DBB Jack-Up Services A/S, Dänemark)
- Wohnplattform (Nobiskrug/Vattenfall und Stadtwerke München).

Für einzelne Werften trägt damit das Offshore-Windenergiesegment inzwischen erheblich zur Auslastung bei. Insgesamt liegt der Anteil dieses Segments an der Werftauslastung jedoch unter zehn Prozent. Einigen Werften ist es zudem gelungen, Aufträge aus dem Bereich Offshore Öl und Gas zu erhalten.

21. Wie stellt sich nach Einschätzung der Bundesregierung der weltweite und nationale Kapazitätsbedarf im Segment der Offshore-Spezialschiffe und der komplexen Offshore-Strukturen bis zum Jahr 2020 dar, und welche Prognosen liegen diesen Annahmen zugrunde?

Nach einer Studie der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG: „Offshore-Wind-Potenziale für die deutsche Schiffbauindustrie“ können unter optimistischer Annahme bis 2020 in Europa Offshore-Windenergie Anlagen mit einer Leistung von 48 Gigawatt installiert werden. Für die Schiffbauindustrie ergibt sich daraus ein mögliches Umsatzpotenzial von etwa 18 Mrd. Euro. Davon entfallen auf die klassische Werfttätigkeit (Schiffbau, Umbau, Wartung etc.) rund 6,5 Mrd. Euro und auf den Bau von Offshore Strukturen rund 11,5 Mrd. Euro. Weltweite Zahlen hierzu liegen der Bundesregierung nicht vor.

22. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil deutscher Werften am weltweiten Offshore-Markt seit 2008 entwickelt, und wie bewertet die Bundesregierung das Marktpotenzial deutscher Unternehmen im Spezialschiffbau für die Offshore-Windindustrie (bitte Marktvolumen in Mio. Euro und Anteil am Schiffbaumarkt insgesamt angeben)?

Die Bundesregierung bewertet das Marktpotential deutscher Unternehmen aus dem weiteren Ausbau der Offshore-Windenergie im Spezialschiffbau als gut. Der Bundesregierung hat keine Informationen über die Entwicklung des weltweiten Offshore-Windenergie Marktes und den Anteil der deutschen Werften daran.

23. In welchem Umfang haben die Betreiber von Windenergieanlagen in der deutschen Nord- und Ostsee nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2008 Aufträge für Spezialschiffe und schiffsähnliche Kapazitäten im Bereich der Offshore-Windenergie an deutsche Werften vergeben (bitte Zahl der Aufträge, Marktanteil in Prozent und Auftragsvolumen in Mio. Euro angeben)?

Nach Kenntnis der Bundesregierung wurden die Aufträge für den Bau von Errichterschiffen für die Windenergieanlagen in der deutschen Nord- und Ostsee mit einer Ausnahme an ausländische Werften vergeben.

24. In welchem Umfang wurden entsprechende Aufträge durch Anlagenbetreiber in der deutschen Nord- und Ostsee nach Kenntnis der Bundesregierung an ausländische Unternehmen vergeben (bitte Zahl der Aufträge, Marktanteil in Prozent und Auftragsvolumen in Mio. Euro angeben)?

Nach Kenntnis der Bundesregierung hat von den Anlagenbetreibern RWE Innogy zwei Errichterschiffe in Südkorea fertigen lassen, die in der deutschen Nord- und Ostsee eingesetzt werden sollen. Des Weiteren hat Hochtief Errichtungsschiffe, Hubinseln und Arbeitspontons bei einer polnischen Werft in Auftrag gegeben.

25. Worin liegt nach Einschätzung der Bundesregierung der Grund für die Auftragsvergabe von Spezialschiffen an Unternehmen im europäischen und außereuropäischen Ausland?

Die Gründe für die jeweiligen Unternehmensentscheidungen sind der Bundesregierung nicht bekannt.

26. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung von Experten zu, dass die fehlende Verfügbarkeit von geeigneten Spezialschiffen die politischen Ausbaupläne für die Energiewende gefährden könnte, und wenn ja, welche Initiativen plant sie vor diesem Hintergrund für die 8. Nationale Maritime Konferenz im April 2013?

Die Bundesregierung stimmt dieser Einschätzung nicht zu.

27. Welches sind nach Kenntnis der Bundesregierung die wesentlichen Kompetenzen bzw. Berufsabschlüsse der für den Spezialschiffbau benötigten Arbeitskräfte, und wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Fachkräftesituation im deutschen Schiffbau?

Die Neuausrichtung und Diversifizierung der Unternehmen auf den Bau und die Ausrüstung komplexer Spezialschiffe hat zu einem erhöhten Bedarf an Ingenieuren aller schiffbaulich relevanten Fachrichtungen (Allg. und Schiffsmaschinenbau, Elektrotechnik, Verfahrenstechnik, Wirtschaftsingenieurwesen etc.) geführt. Insbesondere in der Fachrichtung Schiffbau und Meerestechnik übersteigt der aktuelle Nachwuchsbedarf die Absolventenzahlen der Schiffbauhochschulen deutlich.

Weiterhin gibt es auch einen erhöhten Bedarf an qualifizierten Facharbeitern, z. B. Schiffbautechniker, Technische Systemplaner, Technische Produktdesigner, Mechatroniker, Konstruktionsmechaniker.

28. In welchem Umfang und in welchen Feldern ist nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2008 eine Fortbildung von Werftbeschäftigten in Deutschland erfolgt (bitte in absoluten Zahlen und Anteil der Fortgebildeten an der Gesamtbeschäftigtenzahl auf deutschen Werften angeben)?

Die Werften sind in der Qualifikation und Weiterbildung ihre Beschäftigten sehr aktiv. Schwerpunkte sind die in der Antwort zu Frage 27 beschriebene Aufqualifizierung von gewerblichen Mitarbeitern für Konstruktions- und Arbeitsvorbereitungsaufgaben sowie die Weiterbildung aller Berufsgruppen für die Anforderungen der Offshore-Industrie. Detaillierte Informationen über Anzahl und Umfang der Fortbildungen liegen der Bundesregierung nicht vor.

29. Wie viele Neueinstellungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2008 von deutschen Werftunternehmen vorgenommen, um den Fachkräftebedarf im Bereich Spezialschiffbau für die Offshore-Windindustrie zu decken?

Nach Untersuchungen der IG Metall wurden auf deutschen Werften in den letzten fünf Jahren rund 4 000 Neueinstellungen getätigt. Die Anzahl der Neueinstellungen steigt seit 2009 kontinuierlich an und übersteigt mit 1 310 im Zeitraum September 2011 bis September 2012 deutlich das Vorkrisenniveau der Jahre 2005 bis 2007. Eine eindeutige Zuordnung der neuen Mitarbeiter auf verschiedene Produktionsbereiche ist nicht möglich.

30. Wie hat sich der Anteil der Ingenieure und Techniker an der Gesamtbeschäftigtenzahl auf deutschen Werften nach Kenntnis der Bundesregierung entwickelt?

Der Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) hat in den Jahren 2002, 2007 und 2012 die Personalstruktur und den Personalbedarf seiner Mitgliedsunternehmen untersucht und hierbei auch den Anteil von Ingenieuren und anderen Berufsabschlüssen auf Ingenieurarbeitsplätzen (z. B. Techniker) ermittelt. Die Ingenieurquote an der Gesamtbelegschaft hat sich auf Werften folgendermaßen entwickelt (inklusive Prognose der Unternehmen für das Jahr 2015):

Jahr	2002	2007	2012	2015 (Plan)
Quote der Ingenieure an der Gesamtbelegschaft	11,6 %	13,8 %	19,7 %	22,7 %

31. Wie hat sich die durchschnittliche Leiharbeitsquote im deutschen Schiffbau nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2008 entwickelt, und wie stellt sich der Lohnunterschied zwischen Leiharbeitskräften und Stammbeschaft dar?

Die durchschnittliche Zeitarbeiterquote im deutschen Schiffbau entwickelte sich in den Jahren 2008 bis 2012 wie folgt:

Jahr	Zeitarbeiterquote
2008	16,6 %
2009	10,4 %
2010	11,9 %
2011	12,9 %
2012	13,9 %

Quelle: IG-Metall Küste „Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau Ergebnisse der 21. Betriebsrätebefragung September 2012“

Informationen über die Lohnunterschiede zwischen Zeitarbeitskräften und der Stammbeschaft im deutschen Schiffbau liegen der Bundesregierung nicht vor.

32. Wie viele Auszubildende sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit auf deutschen Werften insgesamt beschäftigt, und wie hat sich die Ausbildungsquote seit 2008 entwickelt (bitte die zehn führenden Werften nach der Höhe der Ausbildungsquote auflisten)?

Aktuell sind laut Schiffbauumfrage der IG Metall Küste auf deutschen Werften insgesamt 1 121 Auszubildende (2011: 1.241) beschäftigt. Nach Informationen der IG-Metall Küste „Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau Ergebnisse der 21. Betriebsrätebefragung September 2012“ hat sich die Ausbildungsquote auf deutschen Werften seit 2008 wie folgt entwickelt:

Jahr	Ausbildungsquote
2008	7,7 %
2009	8,0 %
2010	8,1 %
2011	7,9 %
2012	6,9 %

Eine Liste der Ausbildungsquoten einzelner Werften wird von der IG Metall Bezirk Küste veröffentlicht.

33. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der unbesetzten Ausbildungsstellen seit 2008, und welche Hauptursachen sieht die Bundesregierung für die Nichtbesetzung der Ausbildungsplätze?

Laut Auskunft des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik konnten die Ausbildungsplätze in der Schiffbauindustrie vollständig besetzt werden.

34. Welches sind nach Kenntnis der Bundesregierung die zehn wichtigsten Ausbildungsberufe im Werftenbereich (bitte nach der Zahl der Auszubildenden auflisten)?

Nach Angaben des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) sind die nachfolgenden zehn Ausbildungsberufe die wichtigsten im deutschen Schiffbau (Stand: Dezember 2011). Der Prozentsatz gibt den Anteil an den gesamten Auszubildenden wieder:

Konstruktionsmechaniker (Schiffbau)	28 Prozent
Industriemechaniker	17 Prozent
Konstruktionsmechaniker (Schweißtechnik)	10 Prozent
Fertigungsmechaniker	10 Prozent
Anlagenmechaniker (Rohrsystemtechnik)	8 Prozent
Technischer Zeichner	7 Prozent
Konstruktionsmechaniker (Schweißtechnik)	7 Prozent
Mechatroniker	6 Prozent
Industriekaufmann	4 Prozent
Elektroniker	3 Prozent.

35. Wann wird die Bundesregierung das angekündigte Konzept für eine Förderung des dualen Studiums in Schiffbau und Meerestechnik vorlegen, und welches Finanzvolumen hat sie dafür vorgesehen?

Auf der Siebten Nationalen Maritimen Konferenz in Wilhelmshaven hat die Arbeitsgruppe Schiffbau in ihren Handlungsempfehlungen dazu aufgefordert, an einem Intensivierungskonzept für das sehr erfolgreiche Duale Studium zu arbeiten. In der maritimen Koordinierung durch die Bundesregierung spielt das Thema Ausbildung und Fachkräfte eine wichtige Rolle. Es sind Anstrengungen aller Beteiligten, insbesondere der Bundesländer und der Werften notwendig, um das Duale Studium für den Schiffbau auch in Zukunft attraktiv zu gestalten.

36. In welchen Schiffbauländern gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit staatliche Interventionen im Werftenbereich, und um welche Formen der Intervention zugunsten der nationalen Schiffbauindustrie handelt es sich dabei im Einzelnen?

In den meisten Schiffbauländern gibt es Interventionen zugunsten des Schiffbaus. Finanzierungsinstrumente spielen hierbei eine herausragende Rolle. Hierzu gehören sowohl staatlich unterstützte Exportkredite als auch staatliche Kredite und Garantien zur Finanzierung von Werften insbesondere zur Sicherstellung der Liquidität bzw. zur Unterstützung der Bauzeitfinanzierung von einzelnen Schiffsprojekten. Darüber hinaus haben sich einige Staaten an nationalen Werften beteiligt. Die meisten Staaten unterstützen durch spezielle Förderprogramme Forschung, Entwicklung und Innovationen in der maritimen Branche.

37. In welchen europäischen Schiffbauländern existieren nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit komplett oder teilweise staatlich kontrollierte Werften, und um welche Unternehmen handelt es sich dabei im Einzelnen (bitte den staatlichen Anteil am Eigentum in Prozent benennen)?

Staatliche Werften bzw. Werftbeteiligungen bestehen in den folgenden Nationen.

Frankreich: STX Europe 33 Prozent; DCNS 100 Prozent

Italien: Fincantieri 100 Prozent

Kroatien: Brodotrogir, Brodosplit, Kraljevica, 3. Maj, Uljanik; Privatisierung in Vorbereitung

Portugal: ENVC; Privatisierung in Vorbereitung

Spanien: Navantia 100 Prozent

38. Welche Instrumente bzw. Stützungsprogramme nutzen nach Kenntnis der Bundesregierung die wichtigsten Schiffbauländer derzeit, um ihre nationalen Werftbetriebe zu unterstützen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 36 verwiesen.

39. Welche finanziellen Hilfen haben Bund und nach Kenntnis der Bundesregierung Länder seit 2008 für den deutschen Schiffbau bereitgestellt, und welches Volumen umfassten diese bisher (bitte in Mio. Euro angeben)?

Im Haushaltstitel 09 02-892 10 „Innovationsbeihilfen zugunsten der deutschen Werftindustrie“ sind 42,8 Mio. Euro (inklusive Kofinanzierung durch die Bundesländer) im oben genannten Zeitraum abgeflossen.

Für die inzwischen ausgelaufenen Haushaltstitel „Zinszuschüsse zur Finanzierung von Aufträgen an deutsche Schiffswerften (09 02-662 74)“ und „Wettbewerbshilfen für den deutschen Schiffbau (09 02-683 74)“ wurden 7,6 Mio. bzw. 10,9 Mio. Euro im gefragten Zeitraum bereitgestellt.

Darüber hinaus wurden aus dem Haushaltstitel „Zinsausgleichssystem auf CIRB-Basis (09 02-662 75/662 11)“ 1,1 Mio. Euro für die Abwicklung von Altfällen auf Basis der Förderrichtlinie vom 24. August 2004 eingesetzt.

40. Welches Volumen hatten staatliche Bürgschaften, Garantien und sonstige Gewährleistungen zur Förderung des deutschen Schiffbaus seit dem Jahr 2008 (bitte nach Jahren aufschlüsseln), und wie teilen sich diese nach Bund und nach Kenntnis der Bundesregierung Ländern auf?

a) Exportkreditgarantien

Ein Förderungsrahmen speziell für die Absicherung von Schiffbauexporten mit Exportkreditgarantien des Bundes besteht nicht.

Die Bundesregierung hat in der Zeit von 2008 bis 31. August 2012 rund 16 Mrd. Euro für Exporte aus dem Bereich Schiffbau in Deckung genommen.

Jahr	in Euro
2008	2 730 209 222
2009	2 919 158 449
2010	3 008 399 565
2011	4 766 002 710
2012 (per 31.08.)	2 623 480 400
	16 047 250 346

b) CIRR

Das Volumen der in den Jahren 2008 bis 2011 jeweils gewährten Zinsausgleichsgarantien unter dem deutschen Schiffs-CIRR-Programm (jeweils Stand Jahresende) kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Jahr	Anzahl der Schiffe	Betrag in Euro
2008	18	2 039 514 519
2009	19	2 112 520 000
2010	21	4 122 092 308
2011	12	983 300 000

c) Inlandsbürgschaften

In den Jahren 2008 bis 30. September 2012 wurden folgende Inlandsbürgschaften (in Mio. Euro) zugunsten der deutschen Schiffbauindustrie vergeben.

Jahr	Kreditsumme	Bürgschaft	Anteil Länder	Anteil Bund
2008	366,1	294,4	294,4	0,0
2009	629,9	503,0	477,0	26,0
2010	743,0	637,5	415,1	222,4
2011	397,6	320,0	310,2	9,8
bis 09/2012	401,9	352,7	276,5	76,2

41. In welchem Umfang wurden diese nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils in Anspruch genommen (bitte in Mio. Euro und in Prozent angeben), und an welche Werftbetriebe wurden sie im Einzelnen vergeben?

a) Exportkreditgarantien

Insgesamt wurden in den Jahren 2008 bis 31. August 2012 Exportkreditgarantien in Höhe von rund 16 Mrd. Euro in Deckung genommen.

b) CIRR

Bislang befinden sich sechs CIRR-Zinsausgleichsgarantien mit einem Gesamtvolumen von 3,23 Mrd. Euro verbindlich im CIRR-Zinsausgleich. Ein Teil der zugesagten CIRR-Zinsausgleichsgarantien wurde zurückgegeben, bei anderen haben die Garantienehmer noch die Möglichkeit der Rückgabe.

c) Inlandsbürgschaften

Kredite bzw. Bürgschaften wurden von den betreffenden Werften in folgendem Umfang abgerufen.

Jahr	Kreditsumme	Bürgschaft	Anteil Länder	in %	Anteil Bund	in %
2008	325,3	260,5	260,5	100,0	0,0	0,0
2009	593,0	473,0	447,0	94,5	26,0	5,6
2010	701,7	601,7	381,4	63,4	220,3	36,6
2011	357,6	287,5	278,8	97,0	8,7	3,0
bis 09/2012	285,6	242,7	207,7	85,6	35,0	14,4

Angaben, welche Werftbetriebe welche Hilfen in Anspruch genommen haben, sind wegen des Schutzes von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen nicht möglich.

42. In welchem Umfang mussten Bund und nach Kenntnis der Bundesregierung Länder für die Forderungen der Kreditgeber eintreten (bitte für Bund und einzelne Länder in absoluten Zahlen und Prozent aufschlüsseln)?

a) Exportkreditgarantien

Aus der Absicherung von Schiffsgeschäften mit Exportkreditgarantien des Bundes wurden von 2008 bis zum 31. August 2012 für vier Geschäfte Entschädigungszahlungen in Höhe von insgesamt rund 23,49 Mio. Euro geleistet. Dies sind 0,15 Prozent bezogen auf die in Deckung genommene Summe von rund 16 Mrd. Euro.

b) CIRR

Aus der Förderrichtlinie vom 19. Dezember 2007 wurde der Bund bisher nicht in Anspruch genommen.

c) Inlandsbürgschaften

Vom 1. Januar 2008 bis zum 30. September 2012 sind die Länder und der Bund für Forderungen der Kreditgeber wie folgt eingetreten:

In der Freien und Hansestadt Hamburg wurden insgesamt 14 Mio. Euro an die Kreditgeber geleistet. Davon haben Hamburg und der Bund jeweils 7 Mio. Euro übernommen.

In Mecklenburg-Vorpommern wurden bislang insgesamt 9,8 Mio. Euro ausschließlich durch das Land geleistet. Aufgrund der Insolvenz der P+S Werften werden auf den Bund und das Land weitere Entschädigungszahlungen zukommen.

In Niedersachsen wurden insgesamt rund 26,7 Mio. Euro an die Kreditgeber ausgekehrt. Der Anteil des Landes betrug dabei 25,1 Mio. Euro (94,1 Prozent) und der des Bundes 1,6 Mio. Euro (5,9 Prozent).

43. In welcher Höhe wurden im Rahmen der Kreditprogramme der KfW Bankengruppe seit 2009 Fördermittel für den Schiffbau zur Verfügung gestellt (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben), und inwieweit handelte es sich dabei um sogenannte verlorene Zuschüsse?

Seit dem Jahre 2009 wurden im Rahmen der KfW-Kreditprogramme Fördermittel in Höhe von 286,1 Mio. Euro für den Schiffbau zur Verfügung gestellt.

Die Fördermittel in Höhe von 286,1 Mio. Euro wurden vollständig als Kredite, Nachrangdarlehen und Eigenkapital/Beteiligungen vergeben. Die KfW Bankengruppe gewährt im Bereich der gewerblichen Finanzierung – branchenunabhängig – keine verlorenen Zuschüsse.

Bezogen auf die gesamten seit dem Jahr 2009 im Rahmen der gewerblichen KfW-Förderprogramme zur Verfügung gestellten Fördermittel ergibt sich ein Anteil des Schiffbaus von 0,3 Prozent.

44. Welche schiffbauspezifischen Förderprogramme des Bundes existieren darüber hinaus, und welches Volumen umfassen diese in den Bundeshaushalten seit dem Jahr 2008?

45. In welchem Umfang wurden diese Förderprogramme bisher in Anspruch genommen (bitte in Mio. Euro und Prozent angeben), und welche Projekte wurden damit gefördert?

Es bestehen darüber hinaus keine weiteren Förderprogramme des Bundes.

46. In welchem Rahmen kann eine Förderung des Baus beweglicher Offshore-Strukturen in Deutschland erfolgen, und welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung vor dem Hintergrund der neuen Rahmenbestimmungen der Europäischen Union (EU) für Schiffbaubeihilfen, um eine verstärkte Absicherung entsprechender Vorhaben zu erreichen?

Im Dezember 2011 hatte die Europäische Kommission für die Jahre 2012 und 2013 einen neuen Rechtsrahmen für Beihilfen für den Schiffbau in der Europäischen Union beschlossen. Die Bundesregierung hat die EU-Bestimmungen in der Richtlinie des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie zum Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ vom 25. Juli 2012 umgesetzt. Damit wurde der Anwendungsbereich der Innovationsförderung auch auf schwimmende und bewegliche Offshore-Strukturen ausgeweitet. Gefördert werden können danach Innovationen im Bereich Strukturen, die der Exploration, Gewinnung oder Erzeugung von Öl, Gas und erneuerbaren Energien dienen, und die außer dem Eigenantrieb die Merkmale eines Handelsschiffs aufweisen und dafür ausgelegt sind, im Betrieb mehrfach bewegt zu werden. Die Innovationsrichtlinie sieht eine Bezuschussung von bis zu 20 Prozent der förderfähigen Kosten vor. Im Falle von besonderen Verbesserungen für die Umwelt kann jetzt der Fördersatz auf 30 Prozent erhöht werden.

47. Welche Schlussfolgerung zieht die Bundesregierung aus dem Vorschlag, das bestehende Sonderprogramm der KfW Bankengruppe „Offshore-Windenergie“ zu erweitern, um verstärkt den Bau der benötigten Spezialschiffe sowie der erforderlichen Hafeninfrastruktur in Deutschland zu fördern, und wie begründet sie ihre Haltung?

Das bestehende KfW-Sonderprogramm ist speziell für die Errichtung von Offshore-Windparks ausgerichtet und nicht für die Finanzierung von Hafeninfrastrukturen oder für Errichterschiffe geeignet. Die Einführung des Fünf-Milliarden-Euro-Sonderprogramms für die Errichtung von Offshore-Windparks, das Kredite zu Marktkonditionen gerade für kleine bis mittelgroße Unternehmen und Stadtwerke anbietet, war notwendig, um die Energiewende in Deutschland in Gang zu bringen. Die Situation ist bei Errichterschiffen und Häfen aus Sicht der Bundesregierung nicht vergleichbar. Die Bundesregierung steht aber in dieser Frage im Austausch mit Ländern und Wirtschaft.

48. Welche Schlussfolgerung zieht die Bundesregierung aus dem alternativen Vorschlag eines gesonderten Kreditprogramms der KfW Bankengruppe zur Finanzierung von Spezialschiffen und Offshore-Strukturen, und welches der beiden Konzepte präferiert sie?

Es wird auf die Antwort zu Frage 47 verwiesen.

49. Welche weiteren Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, den deutschen Schiffbau bei seiner strategischen Neuausrichtung zu unterstützen?

Neben den bereits genannten Förderinstrumenten unterstützt das Forschungsprogramm „Maritime Technologien der nächsten Generation“ bei der strategischen Neuausrichtung zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit im Schiffbau. Hierzu wurden unter anderem Förderschwerpunkte für die Themen „Schiffstechnik“ und „Produktion maritimer Systeme“ definiert.

50. Hat die Bundesregierung ihre Prüfung hinsichtlich einer Förderung moderner Umwelttechnologie an Bord von Schiffen aus dem Umweltprogramm der KfW Bankengruppe und weiteren Bundesprogrammen inzwischen abgeschlossen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD auf Bundestagsdrucksache 17/9500), und wenn ja, zu welchem Ergebnis kommt sie dabei?

Im Rahmen des KfW-Umweltprogramms ist eine Finanzierung besonders umweltfreundlicher Schiffe bzw. moderner Umwelttechnologien grundsätzlich möglich.

51. Hat die Bundesregierung inzwischen die Förderkriterien für eine Nachrüstung von Schiffen mit Abgasentschwefelungsanlagen im Rahmen des Umweltprogramms der KfW Bankengruppe formuliert (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD auf Bundestagsdrucksache 17/9500), und wenn ja, welche Elemente umfassen diese?

Die Nachrüstung von Schiffen mit Anlagen zur Abgasentschwefelung (insb. durch sogenannte dry Scrubber) kann über das KfW-Umweltprogramm dargestellt werden. Voraussetzung für eine Förderung ist unter anderem die Eintragung des Schiffes in ein deutsches Schiffsregister und die grundsätzliche Begrenzung auf Schiffe unter deutscher Flagge. Darüber hinaus muss der Unternehmenssitz der antragstellenden Reederei in Deutschland liegen.

52. Hat die Bundesregierung die Prüfung der im März 2012 vorgelegten Vorschläge der Expertengruppe „Bauzeit- und Endfinanzierung von Schiffsneubauten deutscher Werften“ für ein spezielles Förderprogramm „Green Shipping“ auf der Basis der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Umweltschutzbeihilfen inzwischen abgeschlossen, und wenn ja, zu welchem Ergebnis kommt sie dabei?

Insbesondere aufgrund nicht vorhandener haushaltspolitischer Spielräume wird dieser Vorschlag nicht weiter verfolgt.

53. Wie hat sich der Haushaltstitel „Maritime Technologien“ bzw. „Schifffahrt und Meerestechnik“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie seit 2008 entwickelt, und wie hoch war die Quote der abgeflossenen Mittel?

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie stellt im Rahmen des Förderprogramms „Maritime Technologien der nächsten Generation“ Fördermittel überwiegend für industriegeführte Verbundvorhaben zur Verfügung, in denen Unternehmen mit Hochschulen und Forschungseinrichtungen im FuE-Bereich zur Stärkung der deutschen Schiff- und meerestechnischen Industrie zusammenarbeiten. Bis 2010 lief dieses Programm unter dem Namen „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“. Die bereitgestellten Haushaltsmittel hierfür und den Mittelabfluss in den Jahren 2008 bis 2011 sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Jahr	Haushaltssoll in 1 000 Euro	Mittelabfluss in 1 000 Euro	Mittelabfluss in %
2008	23 471	18 676	79,57
2009	25 771	22 127	85,86
2010	27 871	29 418	105,55
2011	28 271	27 742	98,13

54. Welche wesentlichen Projekte und Fördermaßnahmen wurden seither im Rahmen der oben genannten Haushaltstitel gefördert?

Seit 2008 wurden nachfolgende wesentliche Projekte aus dem Titel gefördert.

Projekt	Beschreibung
Cview	Unterwasserinspektion von Schiffshüllen, Piers und Anlegestellen durch autonome Unterwasser-Fahrzeuge
DNS Tiefsee	Druckneutrale Systeme Tiefsee
ECUP3000	Entwicklung eines integrierten Systems von Instrumenten zur optimierten Offshore-Förderung von Kohlenwasserstoffen bis 3 000 Meter Tiefe
EMI-MINI 2	Halbierung der Schadstoffemissionen bei großen Schiffsdieselmotoren im Schweröl-Common-Rail-Betrieb
FAME	Kraftstoff- und Sauerstoffmanagement zur Emissionsreduzierung
HTS	HTS-Antriebsplattform mit HTS-Synchronmaschine für Voll-Elektrische Schiffe
ISUP	Integriertes Unterwasserproduktionssystem für Kohlenwasserstoffe
KAPITAS	Kabel- und Pipeline-Inspektion in der Tiefsee mit autonomen Systemen
MPLS20	Offshore LNG-Verladesystem mit flexibler Transferleitung
QuInLas	Qualitätsgerechte 3D Laser-Schweißbearbeitung innovativer Schiffskonstruktionen
SUGAR	Submarine Gashydrat-Lagerstätten – Phase 1 Erkundung, Abbau und Transport
SUGAR II	Submarine Gashydrat-Lagerstätten – Phase 2 Erdgasproduktion und CO ₂ -Speicherung

55. Welche Unternehmen haben sich seit 2008 an Projekten beteiligt, die aus dem Haushaltstitel „Maritime Technologien“ bzw. „Schifffahrt und Meerestechnik“ finanziert wurden bzw. werden?

Seit 2008 wurden 98 verschiedene Unternehmen aus den genannten Haushaltstiteln gefördert. Auszugsweise sind die 20 Unternehmen mit dem größten Anteil an der Bewilligungssumme aufgelistet.

Aker Wirth GmbH
 ATLAS ELEKTRONIK GmbH
 Blohm+Voss Industries GmbH
 BRUGG Rohrsysteme GmbH
 Carl Cloos Schweißtechnik GmbH
 Caterpillar Motoren GmbH & Co. KG
 ENITECH Energietechnik/Elektronik GmbH
 Flensburger Schiffbau-Gesellschaft mbH & Co. KG
 Fr. Lürssen Werft GmbH & Co. KG
 Germanischer Lloyd SE
 Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt GmbH
 IMPaC Offshore Engineering GmbH
 Joh.Heinr. Bornemann GmbH
 Meyer Werft GmbH
 Nexans Deutschland GmbH

Raytheon Anschütz GmbH
 SAM Electronics GmbH
 Schiffbau-Versuchsanstalt Potsdam GmbH
 Siemens Aktiengesellschaft – Corporate Technology
 WTZ für Motoren- und Maschinenforschung Roßlau gGmbH.

56. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der öffentlichen Beschaffungen am Auftragsvolumen der deutschen Werften?

Der Anteil öffentlicher Beschaffungen (Bund, Länder, Kommunen etc.) an dem Auftragsvolumen der Seeschiffswerften im zivilen Bereich betrug Mitte 2012 rund zwei Prozent mit einem Wert von 155 Mio. Euro (gesamter Auftragsbestand 7,9 Mrd. Euro). Bei den Binnenschiffswerften betrug der Anteil Ende 2011 zwölf Prozent mit einem Wert von rund 38 Mio. Euro (gesamter Auftragsbestand 319 Mio. Euro).

57. In welchen Bereichen sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2008 frühere Auftragsvergaben für öffentliche Schiffbauaufträge durch Bundesministerien und -behörden sowie durch Landesregierungen und -behörden erfolgt, und welches Finanzvolumen umfassten diese?

a) Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)

In 2011 hat das BMBF zusammen mit den Küstenländern Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Hamburg, Bremen und Mecklenburg-Vorpommern den Bauauftrag für das Tiefseeforschungsschiff SONNE mit einem Finanzvolumen von 124,4 Mio. Euro an eine deutsche Bauwerft erteilt.

b) Bundesministerium des Innern (BMI)

Es wurden für die Bundespolizei keine neuen Schiffbauaufträge erteilt. Es lief jedoch die Beschaffung von fünf Kontroll- und Streifenbooten mit Zahlung von ca. 2,7 Mio. Euro aus.

Für regelmäßige Instandhaltungsmaßnahmen an allen Einsatzschiffen sowie Kontroll- und Streifenbooten wurden im angefragten Zeitraum Aufträge im Wert von ca. 10,9 Mio. Euro an deutsche Werften erteilt. Das Technische Hilfswerk hat Außenbordmotore und offene Arbeitsboote im Wert von rund 577 000 Euro beschafft.

c) Bundesministerium der Finanzen (BMF)

Seit 2008 sind folgende öffentliche Aufträge für Schiffsbauten (Zollboote) im Geschäftsbereich des BMF vergeben worden:

A Schiffsbauten

Lfd. Nr.	Verwendungsbereich	Name des Zollboots	Baujahr	Investitionsvolumen in Mio. Euro
1	Seegehendes Zollboot der Küstenwache	Helgoland	2009	68 (für lfd. Nr 1 und 2)
2	Seegehendes Zollboot der Küstenwache	Borkum	2010	in Nr. 1 enthalten
3	Zollboot der küstennahen Überwachung	Glückstadt	2011	3

B Andere Maßnahmen im Bereich „Schiffsbau“

1	Ummotorisierung von 2		Zeitraum	
	Zollbooten der 28m-Klasse		2011/2012	6

d) Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

Schiffbauaufträge im Geschäftsbereich des BMVBS werden im Rahmen von EU-weiten Offenen Verfahren sowohl an deutsche Werften als auch an Werften weiterer EU-Mitgliedstaaten vergeben.

Auftragsvergaben sind im Zeitraum 2008 bis 2011 im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (Kapitel 12 03) in Höhe von insgesamt 365 774 000 Euro erfolgt. Hiervon wurden Ausgaben in Höhe von 78 295 000 Euro aus den Konjunkturprogrammen der Jahre 2009 bis 2011 verausgabt.

Die Aufteilung (Beschaffungen und Grundinstandsetzungen von Wasserfahrzeugen) auf die einzelnen Titel und Haushaltsjahre ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Bereich	Titel 811 11 Betrieb und Unterhaltung In 1 000 Euro	Titel 811 12 Maritime Notfallvorsorge In 1 000 Euro	Titel 811 31 Lotswesen In 1 000 Euro	Summe In 1 000 Euro
2008	45 929	2 926	23 820	72 675
2009	60 760	2 902	30 581	94 243
2010	28 538	5 009	38 874	72 421
2011	40 082	2 749	5 309	48 140
Summe	175 309	13 586	98 584	287 479

Darüber hinaus wurden aus den Konjunkturprogrammen in den Jahren 2009 bis 2011 insgesamt 78 Mio. Euro für Beschaffungen und Grundinstandsetzungen an Wasserfahrzeugen verausgabt.

Bereich	Betrieb und Unterhaltung In 1 000 Euro		Lotswesen In 1 000 Euro	Summe In 1 000 Euro
2009	10 669		5 132	15 801
2010	13 204		10 323	23 527
2011	22 012		16 955	38 967
Summe	45 885		32 410	78 295

Im Bereich des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH, Kapitel 12 08) wurden in den Jahren seit 2008 keine Aufträge für den Erwerb von Schiffen erteilt.

e) Bundesministerium der Verteidigung (BMVg)

Das BMVg hat im Dezember 2008 den Schiffbauauftrag für den Einsatzgruppenversorger Klasse 702 – 2. Los mit einem Volumen von rund 330 Mio. Euro vergeben. Seither erfolgten keine weiteren Schiffbauaufträge.

58. Wie sehen die mittelfristigen Finanzplanungen der Bundesregierung bzw. der jeweiligen Bundesministerien in Bezug auf Neuanschaffungen und/oder Reparaturen von bundeseigenen nicht militärischen Wasserfahrzeugen aus, und welches Finanzvolumen haben die geplanten Beschaffungsvorhaben?

a) Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)

Das BMBF plant für diese Dekade Bauaufträge für die Nachfolgebauten der Forschungsschiffe POLARSTERN (Kostenschätzung 450 Mio. Euro), POSEIDON (Kostenschätzung 110 Mio. Euro) und METEOR (Kostenschätzung 160 Mio. Euro) zu vergeben. Die konkreten Investitionsvolumina sind jedoch abhängig von den Ergebnissen der noch durchzuführenden Ausschreibungsverfahren.

Hinreichend verlässliche Angaben zu den Reparaturkosten der Forschungsschiffe im Geschäftsbereich des BMBF können nicht gemacht werden, da die Reparaturfälle weder nach der Zahl und Art noch nach der jeweiligen Höhe abgeschätzt werden können.

b) Bundesministerium der Finanzen (BMF)

Im Hinblick auf die noch in der Ressortabstimmung befindlichen Entwürfe der gemeinsamen Einsatzkonzeption und des Dislozierungskonzepts sind im BMF-Entwurf des Bundeshaushalts 2013 und im Finanzplan 2012 bis 2016 keine Haushaltsmittel für die Neubeschaffung von Zollbooten veranschlagt worden. Notwendige Reparaturen an Zollbooten werden regelmäßig im Rahmen von Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt.

c) Bundesministerium des Innern (BMI)

Die Finanzplanung der Bundesregierung enthält für Neuanschaffungen von Wasserfahrzeugen der Bundespolizei derzeit keine Haushaltsmittel.

Für Instandhaltungsmaßnahmen enthält die Finanzplanung der Bundesregierung für Wasserfahrzeuge der Bundespolizei jährlich ca. 2,7 Mio. Euro.

d) Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

In der mittelfristigen Finanzplanung des BMVBS für Ersatzbeschaffungen und Grundinstandsetzungen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sind durchschnittliche Ausgaben von jährlich 39 000 000 Euro vorgesehen. Die Aufteilung auf die einzelnen Titel und Haushaltsjahre ist nachfolgender Tabelle zu entnehmen.

Bereich	Titel 811 11 Betrieb und Unterhaltung In 1 000 Euro	Titel 811 12 Maritime Notfallvorsorge In 1 000 Euro	Titel 811 31 Lotswesen In 1 000 Euro	Summe In 1 000 Euro
2012	28 000	5 000	9 794	42 794
2013	28 000	5 000	8 705	41 705
2014	28 000	5 000	5 094	38 094
2015	28 000	5 000	803	33 803

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) plant für das Jahr 2014 die Beauftragung eines Ersatzneubaus für das Vermessungs-, Wracksuch- und Forschungsschiff ATAIR. Hierzu ist im Entwurf des Bun-

deshaushalts 2013 bei Kapitel 12 08 Titel 811 01 eine Verpflichtungsermächtigung über 84 670 000 Euro veranschlagt, davon fällig im

Haushaltsjahr 2014	21 168 000 Euro
Haushaltsjahr 2015	16 395 000 Euro
Haushaltsjahr 2016	25 399 000 Euro
Haushaltsjahr 2017	21 168 000 Euro.

Die durchschnittlichen Reparatur- und Wartungskosten für alle BSH-Schiffe lagen in den letzten Jahren bei durchschnittlich 1 800 000 Euro. Es ist davon auszugehen, dass auch im mittelfristigen Finanzplanungszeitraum mit vergleichbaren Beträgen für Reparatur- und Wartungskosten zu rechnen ist.

e) Bundesministerium der Verteidigung (BMVg)

Mittelfristig plant das BMVg keine Beschaffung von nicht-militärischen Wasserfahrzeugen.

59. Wie sehen die mittelfristigen Finanzplanungen der Bundesregierung in Bezug auf Neuanschaffungen und/oder Reparaturen von militärischen Schiffen aus, und welches Finanzvolumen haben die geplanten Beschaffungsvorhaben?

Derzeit befinden sich noch drei Korvetten Klasse K130, vier Fregatten Klasse F125 und zwei U-Boote Klasse U212A – 2. Los mittelfristig im Zulauf.

Aufgrund der Neuausrichtung der Bundeswehr werden die bisher mittel- bis langfristig in Betracht gezogenen Neubeschaffungen einer kritischen Prüfung unterzogen. Belastbare Aussagen sind daher derzeit nicht möglich. Im Titel für Materialerhalt veranschlagte Summen enthalten auch Anteile für Instandsetzungen im Marinearsenal und können nicht im Vorhinein in Werft- und Arsenalanteile aufgeteilt werden.

Die anliegende Tabelle gibt eine Übersicht über die im Bundesministerium der Verteidigung für Rüstungsinvestitionen Schiffe und Materialerhalt geplanten Finanzvolumina.

In 1 000 Euro	2013	2014	2015	2016
Rüstungsinvestitionen Schwimmendes Gerät	620 000	560 000	485 000	473 000
Materialerhalt Schiffe/Boote	265 000	260 000	270 000	250 000

60. Welche Programme der Entwicklungszusammenarbeit ermöglichen derzeit eine Förderung von Schiffbauprojekten, und in welchem Umfang wurden seit 2008 Schiffsneubauten für den Export in Entwicklungsländer mit Bundeshaushaltsmitteln gefördert?
61. Um welche Schiffstypen handelt es sich dabei, und für welche Länder sind diese vorgesehen?

Transport, der die Schifffahrt umfasst, gehört nicht zu den Bereichen, in denen die entwicklungspolitische Zusammenarbeit schwerpunktmäßig tätig ist. Indonesien wurden anknüpfend an eine langjährige Zusammenarbeit im Fährschiffbereich im Jahr 2010 im Rahmen der finanziellen Zusammenarbeit 100 Mio. Euro (davon 48,5 Mio. Euro aus Haushaltsmitteln) für eine Fähre einer neuen

Generation zugesagt. Timor Leste wurden ebenfalls anknüpfend an eine längere Zusammenarbeit im maritimen Bereich im Rahmen der finanziellen Zusammenarbeit im Jahr 2011 6 Mio. Euro für eine „Maritime Transportverbindung zwischen der Nord- und der Südküste Timor-Lestes“ zugesagt. Erst im Rahmen von Machbarkeitsstudien werden die genauen Schiffstypen entsprechend dem konkreten Bedarf der Partner festgelegt.

62. Welche anderen Schiffbaunationen bieten nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit speziell auf Entwicklungsländer ausgerichtete Finanzierungsinstrumente zur Werftenförderung, und welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung in diesem Zusammenhang zum Ausbau der vorhandenen Programme?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

63. Welchen Finanzbeitrag hat Deutschland seit Januar 2011 zur Verfügung gestellt, um den Fortbestand der Arbeitsgruppe Nummer 6 Schiffbau (WP 6) der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung bis zum Auslaufen des Mandats 2013 sicherzustellen, und auf welche Arbeitsschwerpunkte hat sich die Arbeitsgruppe verständigt?

Deutschland hat für die OECD-Arbeitsgruppe Nr. 6 Schiffbau (OECD: Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) Beiträge in Höhe von 19 283 Euro im Jahr 2011 und 19 899 Euro im Jahr 2012 geleistet.

Der wichtigste Aufgabenbereich der Arbeitsgruppe ist die Analyse von Faktoren und Unterstützungsmaßnahmen in Schiffbauländern, die zu Marktverzerrungen im Schiffbau führen, sowie die Diskussion von möglichen Maßnahmen zur Verringerung von Marktverzerrungen. Ebenfalls fällt in den Zuständigkeitsbereich der Arbeitsgruppe die Fortentwicklung des Sektorabkommens für Schiffe im Rahmen des OECD-Konsensus für öffentlich unterstützte Exportkredite. Darüber hinaus befasst sich die Arbeitsgruppe unter anderem mit Marktentwicklungen im Schiffbau bzw. der Analyse ausgewählter Schiffbauländer, dem Thema Green Shipping oder der Neuausrichtung von Werften.

64. Wie viele Streitbelegungsverfahren wegen unlauterer Handelspraktiken im Schiffbausektor sind nach Kenntnis der Bundesregierung bisher insgesamt bei der Welthandelsorganisation (WTO) eingeleitet worden, und gegen welche Länder sind derzeit Verfahren anhängig?

Bislang sind in der Welthandelsorganisation drei Streitschlichtungsverfahren eingeleitet worden. Alle wurden zwischen der EU und Südkorea ausgetragen. Derzeit ist kein Verfahren anhängig.

65. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den bisherigen Verhandlungsergebnissen der WTO, und welche Initiativen unterstützt sie aktuell im Rahmen der WTO sowie der EU, um auf internationaler Ebene einheitliche Wettbewerbsbedingungen für den Schiffbau zu schaffen?

Die EU hatte sich mit Unterstützung Deutschlands für die Wiederaufnahme der Verhandlungen zu einem Weltschiffbauabkommen im Rahmen der OECD unter Einbeziehung von China eingesetzt. Dieses Bemühen scheiterte jedoch in 2010, da sich Korea weigerte, das Thema „unfaire Preisbildung“ im Rahmen möglicher Verhandlungen zu diskutieren. Die EU und Deutschland setzen sich jedoch weiterhin insbesondere in der OECD für faire und transparente Wett-

bewerbsbedingungen ein. Darüber hinaus unterstützt die Bundesregierung die Europäische Kommission in ihren Bemühungen, bei den WTO-Verhandlungen in der Verhandlungsgruppe Regeln der Doha-Runde im Bereich Subventionen und Ausgleichsmaßnahmen striktere Disziplin bei Beihilferegeln und Verfahren zu erreichen und damit zur Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen im internationalen Handel beizutragen.

66. Wird die Europäische Kommission den Vorschlag der Bundesregierung aufgreifen, wieder ein regelmäßiges Monitoring des Weltschiffbaumarktes durchzuführen, und wie hat sie ihre Haltung begründet?

Auf der Siebten Nationalen Maritimen Konferenz in Wilhelmshaven hat die Arbeitsgruppe Schiffbau in ihren Handlungsempfehlungen die Bundesregierung dazu aufgefordert, bei der Europäischen Kommission darauf zu dringen, ein regelmäßiges Monitoring des Weltschiffbaumarktes wieder aufzunehmen. Dies ist aus Sicht der Bundesregierung nicht erforderlich, da der europäische Schiffbauverband CESA, mittlerweile SEA Europe, detaillierte Jahresberichte mit Angaben zur Marktsituation, die auf Angaben der international anerkannten Datenbanken und auf Auskünften seiner Mitgliedsverbände fußen, erstellt. Diese Berichte werden durch vierteljährliche Market Monitoring Reports ergänzt. Hinzu kommt, dass auch die OECD-Arbeitsgruppe Nr. 6 regelmäßig Marktinformationen von hoher Qualität unter Mitarbeit der Schiffbauverbände in Europa, Japan und Korea erstellt.

67. Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung bisher aus der Zielsetzung der 2005 initiierten Strategie „LeaderSHIP 2015“ für den europäischen Schiffbausektor gezogen, einen ganzheitlichen industriepolitischen Ansatz für die maritime Wirtschaft zu entwickeln?

Die „LeaderSHIP 2015“-Initiative hat der europäischen Schiffbauindustrie wichtige Anstöße gegeben, gemeinsame Strategien und Strukturen für die Bewältigung der Herausforderungen im starken internationalen Wettbewerb zu entwickeln. Darüber hinaus hat die EU-Initiative verdeutlicht, dass die maritime Wirtschaft in Europa als innovativer und wichtiger Wirtschaftsbereich gute Zukunftschancen hat. Die Bundesregierung unterstützt daher auch die aktuelle Fortführung der EU-LeaderSHIP-Initiative.

Die Strategie LeaderSHIP 2015 erstreckte sich auf acht Handlungsfelder, die sich in der Politik der Bundesregierung widerspiegeln. Hierzu gehören insbesondere die Unterstützung von Forschung, Entwicklung und Innovationen im Schiffbau oder die Begleitung der Werften mit effizienten Finanzierungsinstrumenten. Damit schafft die Bundesregierung geeignete Rahmenbedingungen, die es dem deutschen Schiffbau ermöglichen, sich im internationalen Wettbewerb zu behaupten.

68. Welche Schwerpunkte setzt die Bundesregierung in den laufenden Beratungen zu den Themen des 8. EU-Forschungsrahmenprogramms in Bezug auf den Schiffbau, und wie begründet sie ihre Entscheidung, in ihren Leitlinienpapieren für das Rahmenprogramm auf eine Aufnahme des Werftbereiches zu verzichten, obwohl dieser eine wesentliche Rolle bei der Umsetzung der nationalen und europäischen Ziele in Bezug auf den Ausbau der Offshore-Windenergie und den Umweltschutz einnimmt?

Der Vorschlag der Europäischen Kommission zum nächsten Rahmenprogramm für Forschung und Innovation (Horizont 2020) enthält verschiedene Prioritäten, um die Zukunftsfähigkeit Europas zu sichern. In den Prioritäten „Industrielle

Führungsrolle“ (z. B. Führungsrolle in Schlüsseltechnologien und industriellen Technologien, Innovation in KMU) und „Gesellschaftliche Herausforderungen“ (z. B. intelligenter, umweltfreundlicher und integrierter Verkehr) bietet sich dem Schiffbau die Chance, Forschungsergebnisse in Innovationen umzusetzen und damit die industrielle Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Dies um so mehr, da Innovationen zunehmend Branchen- und Technologie übergreifende Forschung voraussetzen.

69. Im Rahmen welcher EU-Programme wird derzeit die Offshore-Windenergie gefördert, und inwieweit bieten diese die Möglichkeit zur Förderung der Offshore-Windenergie unter Nutzung der Potenziale der Wertindustrie?

Das Europäische Energieprogramm zur Konjunkturbelebung (European Energy Programme for Recovery – EEPR) wurde 2009 als ein zeitlich befristetes Programm beschlossen, um strategische Projekte im Energiesektor finanziell zu unterstützen (EG Nr. 663/2009). Die Projekte sollen zur wirtschaftlichen Erholung, zur Versorgungssicherheit und zur Minderung von Treibhausgasemissionen beitragen. Die Gesamtförderung betrug 3,98 Mrd. Euro. Im Rahmen eines Unterprogramms wird die Offshore Windenergie gefördert. Dieses ist mit ca. 565 Mio. Euro ausgestattet. Der gesamte Betrag wurde bereits gebunden. Bis Ende März 2012 wurden davon 189 Mio. Euro ausgezahlt. Förderschwerpunkte sind „Offshore-Turbinen und -strukturen“ mit sechs Projekten (insgesamt ca. 254 Mio. Euro) sowie „Offshore-Windenergie-Netz“ mit drei Projekten (insgesamt ca. 311 Mio. Euro).

Die Europäische Kommission hat 300 Millionen CO₂-Zertifikate zur Versteigerung bereitgestellt, deren Erlös für die Förderung von Projekten zur Abscheidung und Speicherung von CO₂ bzw. zu Erneuerbaren Energien eingesetzt werden soll. Im Rahmen dieses so genannten NER300-Programms werden auch Projekte der Offshore-Windenergie gefördert.

Weiterhin können auf der Grundlage des europäischen Strategieplans für Energietechnologie (SET-Plan) Mittel des Forschungsrahmenprogramms der EU bzw. des Programms „Intelligente Energie-Europa“ auch für Forschungsprojekte der Offshore-Windenergie zur Verfügung gestellt werden. Dazu erarbeitet die von der Europäischen Kommission ins Leben gerufene Wind Industrie-Initiative Vorschläge für Aufrufe (Calls) zu Forschungsprogrammen, die dann von der Kommission geprüft und gegebenenfalls umgesetzt werden.

70. In welchem Umfang haben deutsche Unternehmen bisher von diesen Programmen profitiert?

Im Rahmen des EEPR wurden mehrere deutsche Offshore-Windenergie Projekte gefördert. Vier deutsche Windparks werden mit 204 Mio. Euro im Schwerpunkt „Offshore-Turbinen und -strukturen“ gefördert.

Zum Anschluss von deutschen und dänischen Windfarmen im Bereich Kriegers Flak sind des weiteren 150 Mio. Euro im Bereich „Offshore-Windenergie-Netz“ eingeplant.

Ein Windpark-Projekt von RWE Innogy in der Deutschen Bucht wurde als ein Kandidat im Rahmen von NER300 zur Förderung vorgesehen. Die endgültige Entscheidung über die Auswahl der im Kontext von NER300 zu fördernden Projekte wird für Ende 2012 erwartet.

71. Wird sich die Bundesregierung auf EU-Ebene für ein Programm zur Förderung der Offshore-Windenergie einsetzen, und welche Initiativen plant sie dazu?

Die Europäische Kommission hat im Oktober 2011 eine Fazilität „Connecting Europe“ vorgelegt, um Infrastrukturvorhaben (Energie, Verkehr, Informations- und Kommunikationstechnologien) zu fördern. Im Bereich Energieinfrastrukturen sollen Netzausbauprojekte mit europäischem Mehrwert durch Zuschüsse und Finanzinstrumente gefördert werden. Als einer der insgesamt zwölf vorrangigen Förderkorridore und -bereiche ist das Nordsee-Offshore-Netz („Northern Seas Offshore Grid“) vorgesehen. Dieser Korridor zielt auf die Entwicklung eines integrierten Offshore Netzes in der Nordsee, Ostsee, im englischen Kanal und in angrenzenden Gewässern.

Die Europäische Kommission hat 9,1 Mrd. Euro als Ausstattung der CEF für den Bereich europäische Energieinfrastrukturen vorgeschlagen. Diese Mittel werden im Kontext des künftigen EU-Finanzrahmens 2014 bis 2020 im Ministerrat verhandelt. Die zyprische Präsidentschaft plant diese bis Ende 2012 abzuschließen.

Die Position der Bundesregierung in den Verhandlungen ist, dass sich die Mittelausstattung der Connecting Europe Facility in den Gesamtrahmen des europäischen Haushalts einordnen muss. Für den Gesamtrahmen des europäischen Haushalts ist dabei eine Begrenzung der Ausgaben auf 1 Prozent des Bruttonationaleinkommens der EU einzuhalten.

72. In welchen Bereichen sieht die Bundesregierung im Rahmen des Vorschlags der Europäischen Kommission für den nächsten mehrjährigen Finanzrahmen 2014 bis 2020 konkrete Möglichkeiten zur Förderung des Schiffbaus, und welche Schwerpunkte setzt sie in den Verhandlungen?

Der mehrjährige Finanzrahmen der EU regelt die Finanzierung des EU-Haushalts der nächsten sieben Jahre sowie die Verteilung der Mittel auf die wichtigsten Politikbereiche der EU. Im Mittelpunkt der Gespräche steht also das Gesamtbudget der EU. Detailfragen, wie die spezifische Förderung des deutschen Schiffbaus, sind daher derzeit nicht Gegenstand der laufenden Verhandlungen.

