
ZUKUNFTSPAPIER

WERFTEN & SCHIFFBAU

in Mecklenburg-Vorpommern



GRUENE-MV.DE

**Gemeinsames Positionspapier
für innovativen & nachhaltigen
Schiffbau in MV**

Claudia Müller

Spitzenkandidatin zur Bundestagswahl &
Mitglied des Bundestages

Dr. Harald Terpe

Spitzenkandidat zur Landtagswahl

Katharina Horn

Spitzenkandidatin zur Bundestagswahl &
Sprecherin der GRÜNEN JUGEND MV

Anne Shepley

Spitzenkandidatin zur Landtagswahl &
Fraktionsvorsitzende NWM

Landesvorstand

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN MV



Inhalt

An die gewachsene **Schiffbautradition** in MV anschließen.

Fehlentwicklungen & **Herausforderungen** analysieren.

Neue **Perspektiven** für den Schiffbau in MV entwickeln.

9-Punkte-Plan

Kontakt



GRUENE-MV.DE

An die gewachsene Schiffbautradition in MV anschließen.

Unsere Werften und Bootsbaubetriebe in Mecklenburg-Vorpommern blicken auf eine lange, wechselvolle und erfolgreiche Geschichte zurück. Besonders an den Werftstandorten an der Küste, aber auch im gesamten Land, konnten sich maritime handwerkliche und planerische Kompetenzen entwickeln. Die Betriebe und ihre Produkte sind für unsere gesamte Region identitätsstiftend und bereits seit Langem ein zentraler wirtschaftlicher Faktor.

Sowohl als Arbeitgeber für viele tausend Werftarbeiter*innen, als auch als Auftraggeber für die zahlreichen Zulieferbetriebe, haben die Werften im Land eine herausgehobene Stellung. Der Schiffbau, dessen Auftragslage den Schifffahrtszyklen unterliegt, steht aktuell vor großen Herausforderungen. Der Wechsel vom klassischen Frachtschiffbau hin zum komplexen innovativen Bau von Kreuzfahrt- und Spezialschiffen hat die Branche einem großen Wandel unterzogen.

Das gilt insbesondere für die Kreuzschifffahrt. Fakt ist: Schon die letzte Schiffbaukrise hätte die Mehrheit der hiesigen Werften nicht ohne staatliche Unterstützung wie Bürgschaften und Kredite überlebt. Endlos können der Bund und das Land Mecklenburg-Vorpommern die Subventionsspirale jedoch nicht weiterdrehen, es müssen stattdessen intelligente und marktfähige Lösungen angeboten werden.

Auch die aktuelle Krise zeigt: International wettbewerbsfähig wird zukünftig nur sein, wer vielseitig aufgestellt ist und emissionsarmen, nachhaltigen und innovativen Schiffbau bietet. Die Branche darf sich nicht länger von wenigen Kunden abhängig machen. Klimaschutz und Nachhaltigkeit müssen auch beim Bau von See- und Flussschiffen viel deutlicher in den Fokus rücken.

Die Schifffahrt und der Seehandel sind von jeher globale Geschäfte, in den vergangenen Jahren hat sich aber auch der Bau von Schiffen stetig weiter internationalisiert. Schiffe werden heute auf der ganzen Welt in Auftrag gegeben und können oftmals kostengünstiger in anderen Ländern hergestellt werden als bei uns vor Ort. Von den Kostenvorteilen und von einem hohen Grad an Massenfertigung haben internationale Werftstandorte wie China, Japan oder Südkorea in den letzten Jahrzehnten profitiert. Diese Entwicklung wurde in Mecklenburg-Vorpommern zwar wahrgenommen, die Landesregierung hat jedoch keinerlei Ideen entwickelt, wie der heimische Schiffsbau durch eine kluge Förderpolitik dabei unterstützt werden kann, sich auf den globalen Markt mit seinen Veränderungen einzustellen.

Unsere maritime Wirtschaft ist und bleibt ein zentraler Wirtschaftsfaktor in Mecklenburg-Vorpommern. Die Zukunfts- und Innovationsfähigkeit in diesem Sektor ist mitentscheidend für die wirtschaftliche Entwicklung des gesamten Landes. Aktuell jedoch scheint ein relevanter Teil der Branche in unserem Bundesland, und hier besonders die großen Werften in Wismar, Rostock und Stralsund, weitgehend durch staatliche Unterstützung am Leben erhalten zu werden. Dies führt dazu, dass einige die Landesbürgschaften und Bundesrettungsschirme schon als Dauerlösung sehen und andere gleich nach Verstaatlichung rufen. Beides ist keine Lösung.



Fehlentwicklungen und Herausforderungen analysieren.

In der jüngeren Vergangenheit gab es wiederholt Werftenkrisen in unserem Land und es wurde mit unterschiedlichen Betreibern und diversen Konzepten versucht, die Standorte zu ertüchtigen. Als Genting Hong Kong im Jahr 2016 zur Deckung des eigenen Bedarfes an Kreuzfahrtschiffen nicht nur eine, sondern gleich drei Werften übernahm, schien dies zunächst eine tragfähige Lösung zu sein. Heute haben sich die Befürchtungen bestätigt, dass das Modell, lediglich auf einen Betreiber und ein Marktsegment zu setzen, sehr risikofähig ist.

Neben der Problematik des einseitigen Geschäftsmodells gab es in Bezug auf die ökologische Nachhaltigkeit und damit die Zukunftsfähigkeit des Vorhabens große Defizite. Die bisher geplanten Schiffe halten mit ihrer Größe und den verwendeten Antrieben keiner Prüfung auf Klimaverträglichkeit hin stand. Gerade auch die Kreuzfahrtbranche muss schnellstmöglich von fossilen Kraftstoffen auf nachhaltige Antriebe umstellen, um die Umwelt- und Klimabilanz zu verbessern und Vertrauen zurück zu gewinnen. Auch wenn bei einigen Reedereien Anstrengungen zu erkennen sind, eine sauberere Antriebstechnik zu nutzen, sind diese bisher absolut unzureichend. Ohne ernstgemeinte Intensivierung dieser ersten Bemühungen, auch nach der aktuellen Corona-Krise, ist das Pariser Klimaziel nicht einzuhalten.

In der aktuellen globalen Gesundheits- und Wirtschaftskrise tendiert die Nachfrage nach neuen Schiffen gegen Null - vor allem neue Kreuzfahrtschiffe werden bis auf Weiteres nicht benötigt. Mit erneuter Nachfrage ist frühestens 2023 wieder zu rechnen. Vor diesem Hintergrund sind neue Konzepte notwendig, mit denen unsere Werften ihre Kapazitäten nutzen und einen ökologisch und ökonomisch nachhaltigen Weg aus der Krise entwickeln können.

Wiederholte oder gar dauerhafte Landes- und Bundesbürgschaften oder Rettungsschirme ohne langfristige und tragfähige Wirtschaftskonzepte sind keine Lösung. Die Rechnung zahlen wieder mal die erfahrenen Fachkräfte, die dann aus Konsolidierungsgründen entlassen werden, obwohl sie wenige Jahre zuvor noch händierend in allen europäischen Ländern gesucht wurden. Die Beschäftigten benötigen eine langfristige Perspektive.

Die Debatten über kurzfristige Maßnahmen, so notwendig sie im Einzelfall sein mögen, können die politische Konzeptlosigkeit von Landes- und Bundesregierung nicht länger verdecken. Nach wie vor wird darauf vertraut, dass die Betriebe lediglich etwas staatliche Unterstützung brauchen, wenn der freie, globale Markt ins Stottern kommt. Die Erfahrungen der Vergangenheit haben jedoch gezeigt, dass sich ein Geschäftsmodell nicht auf staatliche Beihilfe verlassen darf. Verfahren und Produkte müssen nachhaltig und die Mitarbeitenden motiviert sein, um Zukunftsperspektiven entwickeln und realisieren zu können. Zu dieser Herangehensweise gehört auch der Weitblick für zukünftige Technologien, Innovationen und Anforderungen in der Schifffahrtsbranche. Viele Unternehmen in MV machen dies bereits vor, hieran wollen wir anknüpfen.



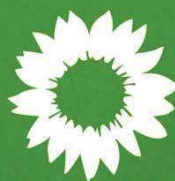
Neue Perspektiven für den Schiffbau in MV entwickeln.

Die Menschen auf den Werften in Mecklenburg-Vorpommern brauchen und verdienen eine verlässliche, nachhaltige Perspektive. Gerade auch die Fachkräfte auf den deutschen Werften benötigen langfristige Arbeitsplatzsicherheit und gute Rahmenbedingungen statt Stress und verspäteter Informationen über die eigene Zukunft.

Die nachhaltige Modernisierung des Schiffbaus ist in der heutigen Welt des globalen Handels von überragender Bedeutung für die Rettung unseres Klimas und die deutliche Reduktion der Luftschadstoffbelastung: Die Schifffahrt will bis 2050 mindestens die Hälfte der jährlichen CO₂-Emissionen reduzieren - eine klimaneutrale Seeschifffahrt ist also erreichbar. MV kann mit den richtigen Konzepten daran mitwirken und auch wirtschaftlich profitieren. Seit Jahren wird an emissionsarmen Schiffsantrieben geforscht, über die Schaffung von Landstrom-Anlagen in Häfen und den Ausbau von Offshore-Windenergie mal laut, mal leise diskutiert. Deutsche Werften sind hier federführend, aber die Konkurrenzwerften, vor allem auch in Asien, holen beim Kreuzfahrtschiffbau und bei neuen Antriebstechnologien zügig auf.

Der Bund hat unterschiedliche Förderprogramme in verschiedenen Ministerien aufgelegt. Bisher gestaltet sich dies viel zu unübersichtlich. Zudem muss die Ausrichtung auf die Ziele geschärft werden. So werden im Rahmen der Maritimen Forschungsstrategie im Bundeswirtschaftsministerium unterschiedliche Forschungsprogramme angeboten. Das Verkehrsministerium fördert hingegen die Forschung zur Modernisierung der Flotten. Im Rahmen der Polarforschung wird durch das Bundesforschungsministerium innovativer Schiffsbau (z. B. Neubauten Polarstern 2, Meteor 2) gefördert, der Vorbildwirkung entfalten kann. Zusätzlich sind in Mecklenburg-Vorpommern diverse Förder- und Komplementärmittel, Bürgschaften und Landeskredite in die Werften geflossen. Auch die Europäische Union fördert Innovationen im Schiffbau, unter anderem über das Förderprogramm Horizon Europe.

Einzelnen genommen erscheinen die meisten Fördermaßnahmen sinnvoll, jedoch fehlt der rote Faden. Soll der Schiffsbau in MV marktfähiger werden, muss er eine Vorreiterrolle bei emissionsarmer Antriebstechnik einnehmen. Effiziente, saubere Antriebe ermöglichen geringere Antriebskosten.. Das bisherige Förderwirrwarr muss daher dringend aufgelöst und die Maßnahmen müssen auf moderne, emissionsfreie Antriebe fokussiert werden.



Neue Perspektiven für den Schiffbau in MV entwickeln.

Schiffbau und innovative Forschung sollen endlich zusammen gedacht und die Kooperationen zwischen den Hochschulen und den Werften intensiviert werden. Auch in der beruflichen Bildung müssen sich die Schwerpunkte hin zu ökologischer Nachhaltigkeit verschieben. Mit der Entwicklung innovativer, hochwirtschaftlicher Schiffsantriebe kann der heimische Schiffbau mit der günstigeren Konkurrenz mithalten. Hinzu kommt, dass alternative Antriebe zukünftig verstärkt mit klimafreundlichen synthetischen Treibstoffen angetrieben werden sollen. Auch hierin liegen große Zukunftschancen für MV und die Werften beim Ausbau der erneuerbaren Energien. An unserer Küste kann die überschüssige Windkraft genutzt werden, um sauberen Wasserstoff als Antriebsmittel zu produzieren.

Auch innovatives und fachgerechtes Schiffsrecycling gewinnt in Europa und somit auch in Mecklenburg-Vorpommern an Bedeutung. Nur, wenn klug konstruierte Spezialschiffe und -antriebe entwickelt, sowie Dienstleistungen von Reparatur, über Refitting bis zum Recycling angeboten werden, kann die Schiffbauindustrie in MV langfristig vorangebracht werden. Schiffsbau-Dienstleistungen „von der Wiege bis zur Bahre“ sind die Zukunft.



9-Punkte-Plan für den Schiffbau in MV

1

Neuausrichtung des Schiffbaus beginnen.

Die Branche wird von einer Umstellung auf innovative und leistungsfähige Schiffstypen inklusive der, heimischen Zulieferindustrie, enorm profitieren. Diese Entwicklung muss langfristig wettbewerbsfähig und möglichst Marktentwicklungen voraussehend erfolgen. Reeder sind gefordert, nur noch Schiffe mit innovativen und nachhaltigen Antrieben in Auftrag zu geben, sodass zukünftig keinerlei schädliche Abgase mehr ausgestoßen werden. Schiffbauförderungen sollen daher an entsprechende Kriterien gebunden werden. Die Schiffbauunternehmen müssen durch Bund und Land dabei unterstützt werden, auf eine nachhaltige und klimafreundliche Produktion umzustellen. Entsprechende Zertifizierungen (z. B. EMAS, Umweltengel oder branchenübergreifende Nachhaltigkeits Scorings) sind ein Alleinstellungsmerkmal gegenüber Billigproduzenten.

2

Fähigkeiten und Kompetenzen in der Region halten.

Öffentliche Aufträge zur Wartung, Modernisierung und Instandhaltung sollen zukünftig unter Einhaltung von Nachhaltigkeitsvorgaben und soweit möglich in der Region abgewickelt werden. Besonders für kleine und mittelständische Werften sind diese Aufträge ein wichtiger Baustein für das wirtschaftliche Überleben und somit elementar für die Sicherung des maritimen Standorts Mecklenburg-Vorpommern.

3

Einen ökonomisch und ökologisch nachhaltigen Notfall-Fonds einrichten.

Wir wollen einen dauerhaften Notfall-Fonds für den heimischen Schiffbau einrichten, welcher nach ökologischen, ökonomischen und sozialen Kriterien unbürokratisch und kurzfristig Überbrückungsgelder und Kurzarbeit für Werften in Not finanzieren kann, um Entlassungen zu verhindern. Werftbetreiber, Land und Bund müssen diesen Fond gemeinsam auffüllen. Wer mithilfe von Steuergeldern Gewinne erwirtschaftet, muss auch dabei mithelfen, Rücklagen für schlechte Zeiten aufzubauen.



9-Punkte-Plan für den Schiffbau in MV

4

Kraftstoffherzeugung aus Erneuerbaren Energien fördern.

In der Erzeugung von synthetischen Kraftstoffen durch den Einsatz erneuerbarer Energien liegen große Chancen für unser Land. Vor allem auch die Gewinnung von grünem Wasserstoff mittels erneuerbarer Energien kann eine Schlüsselrolle spielen und uns dabei helfen, einen neuen Industriezweig aufzubauen. Damit dies nicht zu Lasten der erneuerbaren Stromversorgung geht, muss der Ausbau der Erneuerbaren Energien deutlich verstärkt werden.

5

Innovatives und fachgerechtes Schiffsrecycling vortreiben.

Das nachhaltige Schiffsrecycling muss auch in Deutschland vortrieben werden. Bisher gibt es keine einzige zertifizierte deutsche Abwrackwerft, obwohl hierfür Kapazitäten vorhanden sind. Eine Modernisierung der globalen Schiffsflotten darf nicht zu menschenunwürdigen Bedingungen in den Welt-Abwrackwerften Südasiens führen. Es ist bereits absehbar, dass durch die Hongkong-Konvention Schiffe zukünftig nur noch nachhaltig und umweltverträglich abgewrackt werden dürfen. Ganz gleich, unter welcher Flagge sie fahren. MV darf diese Entwicklung nicht verschlafen und muss Mittel bereitstellen, um mögliche Investoren bei der Umrüstung der bedrohten Werften zu modernen, nachhaltigen Recyclingbetrieben zu unterstützen.

6

Einen einheitlichen Investitionsplan für innovativen Schiffbau aufsetzen.

Mit einem einheitlichen Investitionsplan zur Entwicklung des innovativen Schiffbaus führen wir die Innovationsforschung der verschiedenen Ministerien zusammen. Durch Bündelung und Vereinfachung wird das Förderwirrwarr beendet.



9-Punkte-Plan für den Schiffbau in MV

7

Mit der **Wissenschaft** Kriterien für nachhaltigen Schiffbau entwickeln.

Gemeinsam mit den Lehrstühlen für Getriebe- und Antriebstechnik, Schiffbau und Schiffstechnische Konstruktionen der Universität Rostock sowie den weiteren einschlägigen Institutionen im Land wollen wir zusätzliche Nachhaltigkeitskriterien für den Schiffbau entwickeln, die als Zielgrößen für künftige Produkte herangezogen werden können.

8

Forschungskooperation zwischen Wissenschaft und Betrieben fördern.

Es braucht eine verlässliche finanzielle Förderung für kooperative Forschungsprojekte zwischen heimischen Betrieben und unseren Hochschulen und Forschungseinrichtungen.

9

Aus- und Weiterbildung im Schiffbau nachhaltiger aufstellen.

Schiffbau ist Handwerk. In den Berufsschulen wollen wir die Grundlagen für moderne Entwicklungsmethoden und somit für nachhaltige Produkte legen. Wenn unsere Auszubildenden technisch und handwerklich auf dem neuesten Stand sind, schafft das auch Perspektiven für die Betriebe.

Schiffbau ist Kopfsache. In den ingenieurwissenschaftlichen Studiengängen in unserem Land wollen wir daher mehr Verbindungspunkte zur heimischen, maritimen Wirtschaft schaffen.



Kontakt

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN MV

Gaußstraße 5
19055 Schwerin

Geschäftsführung

Denis Wermuth
0385 55 74 356
post@gruene-mv.de

Pressestelle

Tobias Wilmes
0172 209 9090
presse@gruene-mv.de



GRUENE-MV.DE