

II. Politische Rahmenbedingungen für Schiffbau und Meerestechnik

Die deutsche Schiffbauindustrie konnte auch 2006 dank ihrer technologischen Führerschaft, Systemfähigkeit und Flexibilität die Spitzenposition in Europa halten. Allerdings darf die positive Entwicklung der Schiffbauumsätze sowie der Auftragsingänge und Auftragsbestände nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich die wirtschaftliche Situation insgesamt nicht wesentlich verbessert hat.

Dieses Ergebnis der vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) in Auftrag gegebenen Studie „Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Schiffbaus“ vom März 2005 wurde durch das Nachfolge-Gutachten „Die Vermögens-, Finanz und Ertragslage der deutschen Werften“ von PricewaterhouseCoopers (PwC) im Mai

2006 bestätigt. Beide Untersuchungen geben einen detaillierten Zustandsbericht über die Ist-Situation der Werften und formulieren konkrete Handlungsempfehlungen.

Vor diesem Hintergrund bestand zwischen Politik, dem Sozialpartner und der Schiffbauindustrie Einigkeit darüber, dass der deutsche Schiffbau durch eine beschäftigungswirksame Wachstumsstrategie gestärkt werden muss. Mit einem Maßnahmenpaket, welches Beiträge von allen Beteiligten einfordert, können nun die Anfangserfolge der CESA-Initiative „LeaderSHIP 2015“ auf der Ebene der Rahmenbedingungen durch nationale Maßnahmen konsequent genutzt und Verzerrungen gegenüber den europäischen Wettbewerbern vermieden werden.



Lotsentender in Swath-Bauweise, 25 m Länge

Die „Zukunftsstrategie LeaderSHIP Deutschland“ umfasst fünf Schwerpunktthemen, die in den nachfolgenden Kapiteln näher beleuchtet werden:

1. Innovationen stärken
2. Finanzielle und steuerliche Rahmenbedingungen verbessern
3. Kompetenz erhalten
4. Arbeitskosten senken
5. Branchenstruktur zukunftsgerecht gestalten

Mit ihrem deutlichen Bekenntnis zur Unterstützung der maritimen Industrie hat die Bundeskanzlerin, Frau Dr. Merkel, auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz (NMK) auch ein deutliches Signal für konzentrierte Maßnahmen zur Stärkung der schiffbaulichen Wettbewerbsfähigkeit gegeben. Unter der Leitung der neuen maritimen Koordinatorin, der Parlamentarischen Staatssekretärin Frau Wöhrl, konnten Ende 2006 im Rahmen einer hochrangigen Arbeitsgruppe (HAG) zwischen Bund, Ländern, Regierung, Gewerkschaft und Industrie 18 konkrete Einzelmaßnahmen verhandelt werden. Mit der Umsetzung der ersten Ergebnisse ist im Frühsommer 2007 zu rechnen.

Das Kapitel II. 6. stellt die flankierenden Aktivitäten zur Erreichung weltweit gleicher Wettbewerbsbedingungen dar, die auf europäischer und internationaler Ebene unternommen werden.

1. Innovationen stärken

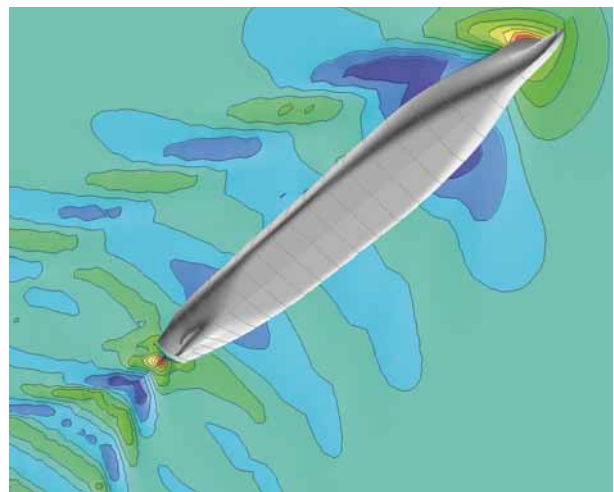
Die gute Marktposition von Schiffbau und Meerestechnik im globalen Wettbewerb beruht auf Hightech-Produkten, die in einem partnerschaftlichen Prozess mit der Zulieferindustrie entwickelt werden, und der Integration fortschrittlicher Produktionstechnologien. Die maritime Forschung, Entwicklung und Innovation (FEI) setzt z.B. auf neue Materialien für den ressourcenschonenden Leichtbau, auf optische Technologien für die Genaufertigung, auf Informations- und Kommunikationstechnik für das virtuelle Design und die Prozesssimulation

entlang der Wertschöpfungskette sowie auf effiziente und emissionsarme Antriebssysteme für den Meeresumwelt- und Klimaschutz.

2006 muss als richtungweisendes Jahr der maritimen Innovationstätigkeit bezeichnet werden, in dem grundlegende technologische und politische Impulse für die nachhaltige Technologieführerschaft von Industrie und Wissenschaft gesetzt werden konnten. Die Jahresbilanz zeigt auf allen Ebenen Innovationserfolge, die durch kontinuierlich zunehmende FEI-Orientierung der Branche im Zusammenspiel mit sich verbessernden Rahmenbedingungen der staatlichen Förderprogramme erzielt werden konnten.

Die Forschung und Entwicklung (FuE) im Rahmen des Förderprogramms „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“ erreichte im Berichtsjahr mit 65 neu gestarteten FuE-Vorhaben einen Bewilligungsrekord in der laufenden Dekade. Die positive Haushaltsentwicklung bietet im Zusammenspiel mit weiteren Verbesserungen in der Programmdurchführung beste Voraussetzungen für eine Verstärkung dieses Innovationsschubes.

Zugleich hat sich nach Abschluss des 6. Europäischen Rahmenprogramms für Forschung



Optimierung des Wellenbildes

und technologische Entwicklung (6. RP) der deutsche Schiffbau als Nummer 1 der Verbundforschung in der EU etabliert. Daher sind die deutschen Spitzenforscher in Schiffbau und Meerestechnik optimistisch, im Ende 2006 gestarteten 7. RP die nationale Rückflussquote über die 20 %-Marke hinaus steigern zu können. Auch hier eröffnet die Budgetsituation deutlich verbesserte Möglichkeiten, sodass für das 7. RP angestrebt wird, im Wettbewerb mit den Landverkehrsträgern Straße und Schiene rund 430 Mio. € Fördermittel für maritime FuE einzuwerben.

National wurde die technologische Kreativität der Branche durch die Aufnahme der „Maritimen Technologien“ in die „Hightech-Strategie für Deutschland“ (HTS) gewürdigt, in der nun Schiffbau und Meerestechnik als eines von 17 Innovationsfeldern gleichrangig neben Luft- und Raumfahrt, Nanotechnologie und Gentechnik als



Windkanalversuch für neue Yacht in Swath-Bauweise

Zukunftsbranchen für den wirtschaftlichen Aufschwung geführt werden. Mit dem Jahreswechsel wurde der Vorsitz des VSM, Herr Jürgen Kenemann, als maritimer „Promotor“ in die Forschungsunion Wirtschaft – Wissenschaft berufen, um dort strategische Partnerschaften zu identifizieren, Forschungsaufgaben zu formulieren und eventuellen (De-)Regulierungsbedarf zu benennen. In enger Abstimmung mit anderen maritimen Verbänden

werden zukünftig die Interessen der gesamten maritimen Industrie durch den VSM in dieses Gremium eingebracht.

Der enge Dialog zwischen Politik und Industrie eröffnet die Gelegenheit, auf der Grundlage praktischer Erfahrungen die Forschungspolitik des Bundes, z.B. durch die Verbesserung der Forschungsbudgets und Förderbedingungen und durch Definition und Implementierung von Leuchtturmpunkten an die Bedürfnisse der Industrie anzupassen. Die Forschungsunion bietet darüber hinaus eine exzellente Plattform, um die Schnittstellen zur Wissenschaft und Verwaltung zu optimieren und so eine ganzheitliche, ressortübergreifende Innovationspolitik zu ermöglichen. Daher wird der maritime Promotorenbeitrag in enger Zusammenarbeit mit den Partnerorganisationen GMT, VDMA und CMT erarbeitet.

Durch FuE können deutsche Werften und Zulieferer nur dann Wettbewerbsvorteile erreichen, wenn sie zügig in optimale Lösungen für Transportaufgaben umgesetzt werden, die sich vom Standard asiatischer Werften abheben und zu höheren Preisen auf dem Weltmarkt angeboten werden können. Allerdings ergeben sich dabei erhebliche technische und wirtschaftliche Risiken, da sich ein Großteil der schiffbaulichen Innovationen auf Entwurf, Konstruktion und Fertigung von Typschiffen erstreckt, die sich direkt im kommerziellen Einsatz bewähren müssen.

Daher wird das seit 2006 nunmehr hinreichend budgetierte Programm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ des BMWi intensiv für die Bezuschussung der auftragsbezogenen Entwicklung von innovativen Typschiffen und Investitionen in die Prozessoptimierung in der Schiffbauproduktion genutzt. Bislang haben die Werften mehr als 45 Innovationsprojekte konzipiert und beantragt, von denen bisher ein Drittel bewilligt werden konnte. Dieses umfangreiche Projektportfolio repräsentiert ein Innovationsvolumen von rund 380 Mio. €, das zu 80 % von der Industrie getragen wird.

Angesichts der im Rahmen der PwC-Nachfolge- studie 2006 erneut festgestellten Investitions- schwäche im deutschen Schiffbau muss der durch die EU-Rechtsrahmen definierte Gestaltungsspielraum vollständig ausgenutzt werden. Es ist nicht ziel- führend, die zulässige Beihilfeintensität durch eine bedingte Rückzahlbarkeit zu unterschreiten und damit zugleich den administrativen Aufwand der Pro- grammdurchführung zu erhöhen. Diese Aussage gewinnt dadurch zunehmende Bedeutung, dass Ende 2006 nach Frankreich und Spanien nun auch Italien und die Niederlande hoch dotierte Innovationsförde- rprogramme notifiziert haben, die diese Einschrän- kung nicht aufweisen. Es ist daher nicht hinnehmbar, dass durch die Bundesregierung bewusst innereu- ropäische Wettbewerbsverzerrungen zum Nachteil der nationalen Schiffbauindustrie aufgebaut werden.

Im Rahmen der ersten Verhandlungsrunde der HAG wurde seitens der Bundesregierung ein Verzicht auf die bedingte Rückzahlung von Innovationsförde- rungen in Aussicht gestellt. Die Industrie hat sich im

Gegenzug verpflichtet, durch Reinvestition dieser Mittel die Innovationstätigkeit weiter zu intensivie- ren. Angesichts einer potenziellen Verdopplung der Innovationsleistung ist der volkswirtschaftliche Nut- zen dieser Maßnahme evident.

Technischer Ausschuss

Vorsitzende der technischen Arbeitskreise sowie Vertreter von zwölf Unternehmen

Vorsitzender: Wolfgang Bühr (FSG)

Zugehörige technische Arbeitskreise:

- IMO-Vorschriften (Rolf Nagel, FSG)
- Fertigung Schiffbau (Dr. Rainer Miebach, Neptun Werft)
- Innenausbau (Wolfgang Springer, HDW)
- Rationalisierung (Andreas Moldtmann, HDW)
- Normenanwendung (Bernhard Blunck, HDW)

2. Finanzielle und steuerliche Rahmenbedingungen verbessern

In einem globalisierten Markt wie dem Schiffbau spielen staatliche Rahmenbedingungen, zu denen auch die nationalen Steuersysteme gehören, eine entscheidende Rolle für die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen.

Schon in der ersten PwC-Studie wurde darauf hingewiesen, dass die Investitionsfähigkeit der deutschen Schiffbauunternehmen insbesondere durch steuerrechtliche Regelungen geschwächt wurde. Folgerichtig beinhaltet die Studie auch Handlungsempfehlungen an die Adresse des Gesetzgebers und fordert die Berücksichtigung der Besonderheiten des Schiffbaus im Bereich des Steuerrechts. Als besonders problematisch wurden unter anderem die Mindestbesteuerung sowie die Auswirkungen der bereits verschärften Regeln zur

Gesellschafterfremdfinanzierung bezeichnet, die im Einzelfall das Jahresergebnis einer Werft mit Beträgen im zweistelligen Millionenbereich belasten können.

Die im Berichtszeitraum veröffentlichte Folgestudie von PwC kommt zu dem Schluss, dass sich die Vermögenslage der Werften trotz voller Auftragsbücher nicht entscheidend verbessert hat und mahnt die Handlungsempfehlungen der Vorgängerstudie erneut an. Trotz dieses dringenden Appells blieb die Umsetzung durch den Gesetzgeber aus.

Im zweiten Halbjahr 2006 legte die Bundesregierung erste Eckpunkte einer Unternehmenssteuerreform vor. Mit ihr soll eine Senkung der Gesamtsteuerbelastung der Unternehmen erreicht werden. Allerdings ist zur Gegenfinanzierung eine verstärkte Besteuerung ertragsabhängiger Elemente wie Zinsen, Mieten, Pachten und Leasingraten vorgesehen.



Containerschiff „DAL East London“, 17.360 GT, 1.856 TEU

Die Schiffbauindustrie begrüßte die Bemühungen, die Gesamtsteuerbelastung im Rahmen der geplanten Reform des Unternehmenssteuerrechts zu vermindern. Es wurde aber auch die Befürchtung zum Ausdruck gebracht, dass die geplanten Instrumente zur Gegenfinanzierung (Beschränkung der Zinsabzugsmöglichkeiten und die Ausdehnung der Berücksichtigung von ertragsunabhängigen Elementen bei der Gewerbesteuer) letztlich zu einer Erhöhung der steuerlichen Belastung führen können.

Vor diesem Hintergrund hat die Bundeskanzlerin Frau Dr. Merkel auf der 5. NMK zugesagt, dass mit der Unternehmenssteuerreform, insbesondere mit der Zinsschranke, keine weitere Schwächung der Schiffbauindustrie verbunden sein wird. Im Rahmen der Formulierung der ersten Referentenentwürfe halfen Klarstellungen, die Situation zu entschärfen. Trotzdem sind steuerliche Mehrbelastungen durch die Unternehmenssteuerreform für die Unternehmen der Schiffbauindustrie auch weiterhin nicht auszuschließen.

Neben Änderungen bei der geplanten Unternehmenssteuerreform mahnte die Schiffbauindustrie zur Herstellung von wettbewerbsfähigen Rahmenbedingungen am Standort Deutschland die zügige Einrichtung eines wettbewerbsfähigen CIRR-Systems (Commercial Interest Reference Rate), eine internationale Harmonisierung der Versicherungssteuer und die Einführung von pauschalierten Garantierückstellungen an.

Insbesondere beim CIRR-System zeigen sich deutliche Wettbewerbsnachteile für die deutsche Schiffbauindustrie, da die Bundesregierung die von der EU-Kommission ermöglichten Gestaltungsfreiräume zur Umsetzung dieses OECD-konformen Finanzierungsinstruments bisher nicht ausreichend genutzt hat.

Zwar haben die deutschen Werften mit der CIRR-Richtlinie aus dem Jahr 2004 die grundsätzliche Möglichkeit erhalten, Schiffsfinanzierungen zum CIRR-Satz anzubieten. Um Wettbewerbsverzerrun-

gen zu vermeiden, bedarf es in Deutschland noch der Anpassung an die internationale Praxis. Das Zinsausgleichssystem sollte daher als ein sich selbst tragendes Gewährleistungsinstrument ausgestaltet und die bisherige Deckelung auf einen Zinsausgleich von maximal 4 % gestrichen werden.

Aus Sicht der Industrie besteht in dieser Frage dringender Handlungsbedarf, da mittlerweile Werften in Südkorea und China, aber auch in europäischen Ländern wie Frankreich und Italien mit der Möglichkeit einer Finanzierung auf CIRR-Basis werben und zum Teil solche Finanzierungen ohne eine Begrenzung des Zinsausgleichs anbieten können. So war ein CIRR-basiertes, innovatives Finanzierungsmodell der China Export-Import Bank (CEXIM) ausschlaggebend für die Auftragsvergabe über acht Containerschiffe und sechs Tanker eines deutschen Reeders an eine chinesische Werft.

Ausschuss Finanzen und Steuern

13 Werften und ein Schiffbauzulieferer

Vorsitzender: Hans-Artur Wilker (Meyer Werft)

3. Kompetenz erhalten

Die wissensbasierte Produktionsweise deutscher Werften und der schiffs- und meerestechnischen Zulieferindustrie erfordert einen verlässlichen Zugang zu hoch qualifizierten Mitarbeitern. Die Wettbewerbsfähigkeit der Branche beruht direkt auf der erfolgreichen Aus- und Weiterbildung des gewerblichen Facharbeiternachwuchses und der verlässlichen Deckung des Bedarfs an Ingenieuren und anderen akademischen Berufen. Der deutsche Schiffbau verfolgt daher eine nachhaltig angelegte Image- und Personalentwicklungsstrategie, die auf die Behebung des – nicht nur in der maritimen Industrie bestehenden – Ingenieurmangels abzielt, und intensiviert die Ausbildung in gewerblichen und kaufmännischen Berufen.



Mega-Yacht „Apoise“, 67 m Länge

Um im Marktsegment der werthaltigen High-tech-Schiffe die Technologieführerschaft im globalen Wettbewerb aufrecht erhalten zu können, muss die Innovationsgeschwindigkeit hochgehalten werden. Diese Anforderung bewirkt einen kontinuierlich steigenden Ingenieurbedarf der Branche, der den Ingenieuranteil an der Gesamtbelegschaft in der Schiffbauindustrie von derzeit ca. 20 % weiter erhöhen wird. Der Bedarf in allen Fachrichtungen wird bis 2015 mit rund 800 Ingenieuren jährlich prognostiziert.

Dieser strukturell bedingte Ingenieurbedarf wird durch demografische Faktoren verschärft, da fast ein Viertel der im Schiffbau tätigen Ingenieure 55 Jahre oder älter und in den nächsten 10 Jahren zu ersetzen sein wird. Vor dem Hintergrund der angestrebten Heraufsetzung des Renteneintrittsal-

ters muss der Begriff „Lebenslanges Lernen“ durch maßgeschneiderte Weiterbildungsangebote praxisgerecht umgesetzt werden. Dieser Prozess sollte von Hochschulen intensiv begleitet und durch staatliche Förderinstrumente unterstützt werden, um Mitarbeiter auch im fortgeschrittenen Alter für steigende technische Anforderungen zu befähigen.

Der enorme Auftragsbestand der deutschen Schiffbauer bewirkt zudem eine konjunkturell hohe Nachfrage an Jungingenieuren, der im Berichtsjahr sehr niedrige Absolventenzahlen in der Fachrichtung Schiffbau und Meerestechnik gegenüberstanden. Zudem werden mittlerweile fast zwei Drittel der Schiffbauingenieure an Fachhochschulen ausgebildet, während die industriellen Anforderungsprofile

einen ansteigenden Bedarf für Absolventen mit Universitätsabschlüssen signalisieren.

Daher ist es nicht nur nötig, die schiffstechnischen Hochschulkapazitäten auszubauen bzw. effizienter zu nutzen, sondern auch die fortschreitende Implementierung des Bachelor- und Mastersystems branchengerecht zu gestalten. Um einen Kompetenzverlust der Industrie zu vermeiden, wird an Fachhochschulen und Universitäten ein berufsqualifizierender Bachelor-Abschluss benötigt, der theoretische und praktische Qualifikationen im Umfang des bisherigen Diplom-Abschlusses an Fachhochschulen vermittelt. Weiterhin dürfen keine Hürden beim Übergang vom Bachelor- zum Masterprogramm aufgebaut werden, die den steigenden Branchenbedarf an Ingenieuren mit wissenschaftlichem Methodenwissen konterkarieren.

Industrie, Sozialpartner und Politik haben auf der 5. NMK die Schließung der Ingenieurlücke als nationale Aufgabe von hoher Priorität identifiziert. Die gemeinsam vereinbarten Handlungsempfehlungen umfassen dabei Maßnahmen zum Erhalt der Ausbildungskapazitäten, Steigerung der Erfolgsquoten sowie die zügige Wiederbesetzung vakanter Professuren in maritimen Fachgebieten. Da die Kompetenz für Ausbildungsfragen überwiegend nicht auf der Bundesebene liegt, wurde eine länderübergreifende Arbeitsgruppe „Schiffbau an Hochschulen“ mit der Umsetzung dieser Konferenzempfehlungen betraut.

Die Länder und ihre Hochschulen sind nun aufgefordert, in enger Zusammenarbeit die bildungspolitischen Weichenstellungen vorzunehmen, die die notwendigen Mindestkapazitäten sicherstellen. Durch Hochschulkooperationen zwischen allen sechs verbliebenen Standorten, wie z.B. gemeinschaftliche Studiengänge unter Nutzung von E-learning-Werkzeugen, können maritime Studienin-

halte und -standorte erhalten und effizienter genutzt werden, sodass bei gleichbleibendem Ressourceneinsatz die Abbrecherquoten vermindert und die jährliche Absolventenzahl signifikant erhöht werden können.

Neue attraktive Ausbildungsplätze werden durch sogenannte Duale Studiengänge geschaffen. Hierbei wird eine gewerbliche Ausbildung parallel zu einem Studium absolviert und mit der Facharbeiterprüfung und dem „Bachelor of Engineering“ abgeschlossen. Mit dieser innovativen Ausbildungsform wird durch ein Studium im Praxisverbund ein reibungsloser Übergang zwischen akademischer Ausbildung und beruflicher Tätigkeit ermöglicht und zugleich die finanzielle Absicherung der Studenten durch die Unternehmen verbessert. Aufgrund guter Erfahrungen wird die Anzahl der Ausbildungsplätze im Rahmen des Dualen Studiums deutlich ausgebaut.

Weiterhin bilden deutsche Werften in mehr als 20 gewerblichen und kaufmännischen Berufen aus und bieten erfolgreichen Absolventen attraktive Arbeitsplätze. Obwohl im Schiffbau bereits über den eigenen Bedarf hinaus ausgebildet wird, wurde im



Vessel Traffic Service-Center in Warnemünde

Rahmen der „Zukunftsstrategie LeaderSHIP Deutschland“ eine Erhöhung der industriellen Ausbildungsplätze um 10 % in Aussicht gestellt.

Obwohl der deutsche Schiffbau in Fachkreisen einen guten Ruf als innovative Hightech-Branche genießt, müssen die Unternehmen die exzellenten Karriereaussichten gegenüber der Jugend laufend präsentieren. Um im harten Branchenwettbewerb um den knappen Nachwuchs bestehen zu können, wurde in der „European Shipyard Week 2006“ auf mehr als 50 Veranstaltungen in 10 EU-Ländern die Faszination der Schiffstechnik vermittelt und um Nachwuchs im gewerblichen Bereich und für Ingenieurberufe geworben. Diese Imagekampagne, die in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Metallarbeiterverband und mit Unterstützung der EU-Kommission durchgeführt wurde, wird 2007 als deutsche Schiffbautage fortgeführt.

Arbeitskreis Ausbildungsfragen

Ausbildungsleiter von 17 Werften und einem Schiffbauzulieferer

Vorsitzender: Dirks Kreuzmann (Meyer Werft)

4. Arbeitskosten senken

Auch wenn die Personalkosten nur einen begrenzten Anteil an den Gesamtkosten eines Schiffes ausmachen, wirken sich die enormen Unterschiede zu Ländern wie Vietnam und China erheblich aus. Deshalb sind deutsche Unternehmen darauf angewiesen, ihre im internationalen Vergleich sehr hohen Arbeitskosten durch Innovationen und Produktivitätszuwächse auszugleichen.

Das in der Schiffbauindustrie vorherrschende System aus Flächentarifvertrag und unternehmensspezifischem Ergänzungstarifvertrag hilft, die Nachteile gegenüber den asiatischen und osteuropäischen Wettbewerbern zu verringern, da hierdurch eine Anpassungsfähigkeit bei der Lohnfindung und bei

der Einführung flexibler Arbeitszeitmodelle ermöglicht wird. Die erheblichen Kostenunterschiede zu den asiatischen Wettbewerbern können dadurch aber nicht vollständig überwunden werden.

In den Gesprächen im Rahmen der „Zukunftsstrategie LeaderSHIP Deutschland“ hat die Industrie wiederholt darauf hingewiesen, dass die Politik durch die Senkung der Lohnnebenkosten einen entscheidenden Beitrag zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Schiffbaus am Standort Deutschland leisten könnte. Ebenfalls vorgetragene Vorschläge zur Flexibilisierung des Arbeitsrechts, insbesondere in Bezug auf Kündigungsschutz und Befristungsmöglichkeiten, wurden von der politischen Seite bisher nicht aufgegriffen, sind aber weiterhin aktuell.

Mit der Frage der Einsparung von Arbeitskosten durch die Erhöhung der Arbeitsproduktivität wird sich eine Machbarkeitsstudie zur Errichtung eines Beschäftigungspools befassen. Ziel dieser Studie ist es, ein nachhaltiges Instrument zur Optimierung des Beschäftigungseinsatzes im Werften- und Zulieferbereich zu entwickeln. Mit Hilfe dieses Beschäftigungspools sollen die Schwankungen in der Arbeitskräftenachfrage ausgeglichen, die deutschen Werften und deren Zulieferer über diesen Ansatz im globalen Wettbewerb gestärkt sowie Beschäftigung langfristig gesichert werden.

Die Studie wird Modelle zur Konstruktion des Beschäftigungspools und zu den Rahmenbedingungen des Personalaustausches entwickeln und eine Entscheidungsgrundlage liefern, inwieweit diese Modelle eine reibungslose und zielorientierte Zusammenarbeit der am Pool teilnehmenden Unternehmen sicherstellen. Insbesondere soll im Rahmen der Machbarkeitsstudie der Frage nachgegangen werden, ob und wie ein Pool-Modell mit einer innovativen Qualifizierungsstrategie der Beschäftigten verknüpft werden kann und ob im Rahmen dieser Strategie signifikante finanzielle Entlastungen sowohl auf Seiten der beteiligten Unternehmen als auch auf Seiten der öffentlichen Kassen zu erwarten sind.

Die Schiffbauunternehmen sind sich ihrer Verantwortung als Arbeitgeber bewusst. So stieg im Berichtszeitraum nicht nur die Beschäftigtenzahl um 2 %, sondern auch die der Auszubildenden. Da in der Regel jeder Arbeitsplatz in der Schiffbauindustrie mindestens zwei weitere im Umfeld schafft, geht vom Schiffbau auch weiterhin ein positives Signal für die Beschäftigung in den häufig strukturschwachen Regionen aus.

Ausschuss Personal Ausbildung

Personalleiter von 19 Werften und zwei Schiffbauzulieferern

Vorsitzender: Werner Peters (Blohm + Voss)

5. Branchenstruktur zukunftsgerecht gestalten

Die Struktur der deutschen Werftindustrie ist breit gefächert und umfasst konzerngebundene Unternehmen, mittelständische Werftgruppen und einzelne Betriebe. Ähnliches gilt auch für die Schiffbauzulieferindustrie. Diese Gliederung kann sich im Vergleich zu verschiedenen europäischen Nachbarländern mit höherem Konzentrationsgrad auch zukünftig als vorteilhaft und belastbar erweisen, wenn strukturelle Nachteile durch verschiedenste Formen von Kooperationen sowohl zwischen den Werften als auch zwischen Werften und Zulieferern ausgeglichen werden.

Im Bereich der Werften hat der Ausbau der horizontalen Kooperation durch gesellschaftsrechtliche



Motoreinbau beim Kreuzfahrtschiff „Norwegian Pearl“

Verbindungen zwischen den Unternehmen dazu geführt, dass aus 39 eigenständigen Werften in 2001 bis heute 27 Werften/Werftgruppen entstanden sind. Diese Konzentration bietet deutlich verbesserte Möglichkeiten zur Realisierung von Einsparungspotenzialen, z.B. durch verstärkte Standardisierung und Modularisierung sowie durch Arbeitsteilung.

Unter dem Dach der „Zukunftsstrategie Leadership Deutschland“ wurde die horizontale Kooperation nicht verbundener Unternehmen im Berichtszeitraum insbesondere in den Bereichen „Gemeinsame Beschaffung“ sowie „Aktive Akquisition“ intensiviert.

Vor dem Hintergrund der erheblichen Preisanstiege bei Rohstoffen wie Stahl, Nickel und Titan, sollen durch die Bündelung der Bedarfe der Werften mittel- bis langfristig Mengeneffekte und damit Kosteneinsparungspotenziale genutzt werden. Im Berichtszeitraum kam es nicht nur zu einer Verteuerung, sondern auch zu einer Verknappung wichtiger Materialien und Komponenten. Ursächlich hierfür war neben einem erheblichen Nachfrageanstieg auch die Geschäftspolitik der Produzenten. Beispielsweise besteht bei den deutschen Stahlherstellern die Tendenz, ihre Produktion auf höherwertige Stahlprodukte umzustellen, wodurch die Kapazitäten zur Herstellung der für den Schiffbau relevanten Stahlsorten weiter reduziert werden.

Das Ziel der horizontalen Kooperation bei der Beschaffung ist dabei weniger, durch Bedarfsbündelung Preisvorteile zu erzielen, sondern die Verfügbarkeit der für den Schiffbau wichtigen Rohstoffe sicherzustellen. Zudem werden im europäischen und außereuropäischen Ausland alternative Bezugsquellen sondiert, die für die Deckung des gemeinsamen Bedarfes in Frage kommen. Unverzichtbare Voraus-

setzung hierfür ist aber der Erhalt offener Märkte. Jede Form von Kontingentierung oder sonstige Beschränkung von Importen nach Europa könnte zur weiteren Verschärfung der derzeitigen Situation führen.

Zur Förderung der Akquisitionstätigkeiten der Werften wurde gemeinsam mit dem Auswärtigen Amt eine Informationsveranstaltung für die in Berlin akkreditierten ausländischen Botschaftsvertreter im März 2006 durchgeführt. Die Industrievertreter hatten die Gelegenheit, die deutsche Schiffbauindustrie mit ihrer Leistungsfähigkeit, Flexibilität und Innovationsstärke bekannt zu machen, erste Kontakte zu knüpfen und neue Erkenntnisse über den maritimen Bedarf einzelner Länder zu beschaffen. Eine Fortsetzung der Kontakte erfolgte mit einer weiteren Veranstaltung im Rahmen der Messe SMM 2006 in Hamburg.

Allerdings zeigte sich in diesem Zusammenhang, dass für die zur Identifizierung von Absatzmärkten notwendigen länderspezifischen Marktanalysen aufgrund der geringen Ressourcen der Werften externe Unterstützung notwendig ist. Hierfür sollten von Seiten der Regierung Mittel für aussichtsreiche Pilotprojekte bereitgestellt werden. Auch bei der Beschaffung von Projektinformationen und Ausschreibungen wäre eine stärkere Unterstützung von Seiten deutscher diplomatischer Vertretungen sowie von ausländischen Repräsentanzen in Deutschland sehr hilfreich.

Arbeitskreis Gemeinsame Beschaffung

Einkaufsleiter von neun Werften

Vorsitzender: Ralf Sempf (Meyer Werft)

6. Internationale Wettbewerbsbedingungen angleichen

In der Vergangenheit kam es immer wieder zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen im internationalen Schiffbaumarkt. Ursächlich hierfür waren unter anderem die teilweise massiven staatlichen Eingriffe in den Markt, insbesondere in asiatischen Ländern, die die Schiffbauindustrie als Schlüssel-sektor ihrer Volkswirtschaften nachhaltig förder-ten.

Vor diesem Hintergrund hat die europäische Schiffbauindustrie die 2002 bei der OECD begonne-ten Arbeiten für ein neues Schiffbauübereinkommen zur Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen begrüßt. Da aber weder effektive Abwehrmecha-nismen gegen Dumpingpraktiken bzw. unzulässige staatliche Subventionen erreicht werden konnten und China als Entwicklungsland zahlreiche Ausnah-metatbestände für sich in Anspruch nahm, wurden die Gespräche Ende 2005 ergebnislos abgebrochen und auf unbestimmte Zeit vertagt.

Ohne konkrete Aufgabe drohte die Arbeits-gruppe Schiffbau der OECD wegzufallen. Die natio-nalen Schiffbauverbände haben auf die überragende Bedeutung dieses politischen Forums auch für die statistischen Erhebungen über Kapazitätsentwick-lungen, Bedarfsprognosen sowie nationale Schiff-bauförderprogramme hingewiesen und sich für den Erhalt der Arbeitsgruppe stark gemacht. Daher ist es zu begrüßen, dass sich die wichtigsten OECD-Schiff-bauländer nach dieser Intervention dazu bereit erklärt haben, die Aktivitäten der Arbeitsgruppe durch finanzielle Beiträge weiterhin sicherzustellen.

Im Dezember 2006 veranstaltete die Arbeits-gruppe Schiffbau in Paris einen schiffbaupolitischen Workshop, bei dem eine Bestandsaufnahme zur Lage der Schiffbauindustrie weltweit erfolgte. Die Veran-staltung, an der fast 90 Delegationen aus OECD-Mitgliedsländern und Nicht-Mitgliedern teilnahmen, hatte noch einen informellen Charakter. Die Sitzung ist aber als klares Signal zu werten, dass die Hauptak-



Schlepper „Claus“, 448 GT

teure im internationalen Schiffbaumarkt am Fortbe-stand dieser wichtigen Verhandlungsplattform inter-essiert sind.

Die Europäische Kommission nutzte die Gele-genheit, um das Gespräch mit den Wettbewerbern der europäischen Schiffbauunternehmen zu intensi-vozieren. Am Rande der Veranstaltung fand ein Treffen zwischen Vertretern der Generaldirektionen Handel sowie Unternehmen und Industrie und der „Commis-sion of Science, Technology and Industry for National Defence“ der Volksrepublik China statt, bei dem ein langfristiger schiffbaupolitischer Dialog zwischen China und der EU vereinbart wurde.

Rechtsausschuss

Juristen von Werften, Schiffbauzulieferern und Kanzleien

Vorsitzende: Dr. Michael Baumhauer (Taylor Wessing)/Dr. Peter Bracker (TKMS)

Strukturen im europäischen Marineschiffbau

Für die Marineschiffbauindustrie bestehen in den einzelnen EU-Mitgliedsländern deutlich voneinander abweichende politische Rahmenbedingungen. Im Vergleich nationaler Verteidigungsausgaben in Europa lag Deutschland mit 27,9 Mrd. € hinter Frankreich (43,3 Mrd. €) und dem Vereinigten Königreich (42,2 Mrd. €) an dritter Stelle. Die Investitionsquote für Beschaffungen im Marinebereich lag zudem bei den zuvor erwähnten Ländern deutlich höher als in Deutschland.

Weiterhin bleibt festzuhalten, dass die in Frankreich, Italien, Spanien und dem Vereinigten Königreich im Marineschiffbau tätigen Unternehmen in der Eigentümerstruktur und im Auftragsvolumen eine hohe Staatsquote aufweisen.

Die deutsche Marineindustrie unterstützt grundsätzlich die Schaffung eines „European Defence Equipment Markets“ (EDEM), sofern vorab einheitliche und faire Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden („Level Playing Field“). Dies erfordert von den europäischen Staaten insbesondere das Fortschreiten nationaler Konsolidierung und den schrittweisen Rückzug des Staates aus den Unternehmen.

Sowohl die Europäische Kommission als auch die im Juli 2004 geschaffene „European Defence Agency“ (EDA) verfolgen im Rahmen ihrer Kompetenzen Initiativen zur Schaffung eines solchen europäischen Rüstungsmarktes.

Um bei Beschaffungsvorhaben im Rüstungsbereich den Missbrauch des Artikels 296 EG-Vertrag einzudämmen, hat die Kommission im Dezember 2006 eine „Auslegende Mitteilung“ zur genaueren Definition dieser Ausnahmeregel verabschiedet. Eine gänzlich neue Vergaberichtlinie für nicht-sensitive Rüstungsgüter soll zu einem späteren Zeitpunkt folgen. Die EDA hat hierzu einen „Code of Conduct“ und einen „Code of Best Practice in the Supply Chain“ erarbeitet, die beide zum 1. Juli 2006 in Kraft

traten. Diese Maßnahme soll, zunächst noch auf freiwilliger Basis, die europaweite Ausschreibung von Rüstungsbeschaffungsvorhaben ermöglichen. Für den Marinesektor ist jedoch problematisch, dass Spanien, als europäisches Schwergewicht in diesem Bereich, dieser Initiative bisher nicht beigetreten ist.

Im Forschungsbereich hat die EDA außerdem neue Kooperationsinstrumente („Joint Research Programme“ und „Joint Investment Programme“) aufgelegt. Ein erstes Pilotprojekt wurde bereits im November 2006 zum Thema „Force Protection“ bewilligt, welches über ein von den Teilnehmerstaaten bereitgestelltes Finanzvolumen von 55 Mio. € verfügt. Für den Marinesektor finden sich in diesem Vorhaben allerdings noch keine maritimen Anknüpfungspunkte. Jedoch werden im gerade anlaufenden 7. Forschungsrahmenprogramm erstmals Finanzmittel in Höhe von 1,4 Mrd. € für die Sicherheitsforschung (auch mit maritimen Bezug) bereitgestellt.

Schiffsfinanzierung

Im Berichtszeitraum unternahm die EU-Kommission einen weiteren Vorstoß zur Errichtung eines Garantiefonds, der die europäischen Schiffbauunternehmen bei der Bauzeitfinanzierung unterstützen soll. Im Rahmen eines Workshops, der auf Einladung der Kommission im Oktober 2006 stattfand, wurden erste Eckpunkte diskutiert. Der Fonds soll als ein selbst tragendes Instrument zur Sicherung von Avalen ausgestaltet werden und ein Anfangsvolumen von ca. 300 Mio. € aufweisen. Da das Ausfallrisiko als gering eingeschätzt wird und die anfallenden Gebühren dem Fonds wieder zufließen sollen, wird mittelfristig mit Zuwächsen beim Fondsvolumen gerechnet. Die Beratungen zur Errichtung des Fonds werden 2007 fortgesetzt.

Der deutsche Schiffbau begrüßt und unterstützt diese Initiative. Allerdings hat der VSM klargestellt, dass der projektierte Garantiefonds nicht geeignet ist, das nationale System der Landesbürgschaften zu ersetzen. In diesem Zusammenhang wird



Ausbildungs- und Kreuzfahrtschiff „Hanse Explorer“, 930 GT

daher ausdrücklich begrüßt, dass die Kommission die Genehmigung für das deutsche System der Landesbürgschaften verlängert hat. Dieses System hat sich bewährt und ist für die mittelständisch geprägte Schiffbaubranche ein unverzichtbares Finanzierungsinstrument.

Forschung, Entwicklung und Innovation

Industrielle Forschung, experimentelle Entwicklung und resultierende Produkt- und Prozessinnovationen (FEI) sind für den europäischen Schiffbau Schlüsselaktivitäten, die auf fortschrittlichen Werften bis zu 10 % des Umsatzes ausmachen können. Vor dem Hintergrund der weltweit bestehenden Wettbewerbsverzerrungen ist die Intensivierung der FEI-Tätigkeit eine unverzichtbare Gemeinschaftsaufgabe für Industrie und Politik, um in Schiffbau und Meerestechnik durch wissensbasierte Produktion eine

beschäftigungswirksame Wachstumsstrategie umsetzen zu können.

Auch europäische Förderprogramme leisten steigende Beiträge zur Finanzierung der schiffbaulichen Innovationsleistung. Um deren Nutzung durch die Unternehmen zu verbreitern und um eine branchengerechte Gestaltung der Arbeitsprogramme und Durchführungsbestimmungen zu erreichen, koordinieren Werften und Schiffbauzulieferer ihre internationalen FEI-Aktivitäten in den FuE-Komitees COREDES und EMECrid. Der VSM und seine Mitglieder leisten einen aktiven Beitrag in beiden Gremien, um angesichts technisch und inhaltlich unterschiedlicher Schwerpunktsetzungen eine Abstimmung des politischen Vorgehens zu gewährleisten.

Die Koordinierung der maritimen Forschungstätigkeit ist dabei nicht auf Werften und die Zulieferindustrie beschränkt. Mit der Technologie-Plattform

WATERBORNET^{TP} hat sich eine strategische Innovationsallianz etabliert, in der unter allen Beteiligten des maritimen Clusters ein forschungspolitischer Dialog gepflegt wird. Dieses sektorübergreifende Forschungsnetzwerk umfasst neben der produzierenden Industrie auch Endnutzer (Reeder, Öl- und Gasproduzenten), nationale Behörden, Klassifikationsgesellschaften, Hochschulen und Forschungsinstitute sowie den Sozialpartner. Nach der Formulierung von langfristigen Forschungsvisionen (Visions 2020) hat WATERBORNET^{TP} nun mit der „Strategic Research Agenda“ einen detaillierten FuE-Fahrplan vorgelegt und in Form von abgestimmten Forschungsprojekten für das Anfang 2006 gestartete 7. Rahmenprogramm umgesetzt.

Während sich übergreifender Forschungsbedarf gut im Rahmen von europäischen Verbundforschungsprojekten zusammenführen lässt, muss die Implementierung von FuE-Resultaten auf Unternehmensebene – damit zumeist national – erfolgen. Die europäischen Rahmenbedingungen hierfür haben sich im Berichtsjahr deutlich verbessert.

Einerseits konnten durch die Verlängerung des sektoriellen Rechtsrahmens die Fördermöglichkeiten für Innovationsmaßnahmen von Werften zunächst gesichert werden. Andererseits wurde die im Schiffbau erfolgreich erprobte Innovationsförderung nun auch in den Anfang 2007 revidierten horizontalen Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation übernommen. Hierbei wurden nicht nur neue industriegerechte Fördertatbestände aufgenommen und die für KMU zulässigen Beihilfeintensitäten erhöht, sondern insbesondere der Begriff „experimentelle Entwicklung“ wesentlich erweitert. Hierdurch wird die Förderung der schiffbaulichen Typschiffentwicklung so verallgemeinert, dass dieses Instrument auch Produzenten von maritimen Ausrüstungen zugänglich wird.

Damit gehört Schiffbau zu den Branchen, die mit fortschrittlichen Innovationsinstrumenten ihre Wettbewerbsfähigkeit eindeutig auf eine erfolgrei-

che Umsetzung der Lissabon-Strategie abstützen. Daher sind die Verlängerung der bisher auf Ende 2008 befristeten sektoriellen Schiffbau-Richtlinie und die Umsetzung des horizontalen FEI-Rahmens vorrangige Aufgaben der aktuellen und zukünftigen europäischen Schiffbaupolitik.

Diese auf dem technologischen Vorsprung basierende Ausrichtung der Schiffbauindustrie ist jedoch darauf angewiesen, dass Regeln zur Sicherung der Rechte am geistigen Eigentum weltweit gelten und auch durchgesetzt werden. Dieser Schutz der „Intellectual Property Rights“ (IPR) ist derzeit nicht gegeben. Werften und vor allem die europäische Schiffbauzulieferindustrie sehen sich durch Plagiate und Produktpiraterie insbesondere durch fernöstliche Hersteller in ihrer Wettbewerbsfähigkeit zunehmend bedroht. Hier sind dringend politische Initiativen auf europäischer Ebene erforderlich.

Technische Vorschriften für die Schiffssicherheit

Der VSM nimmt für CESA den Beobachterstatus in der UN-Seeschiffahrtsorganisation „International Maritime Organization“ (IMO) wahr. Hierdurch konnte die deutsche Schiffbauindustrie im Berichtsjahr wesentliche Beiträge zur internationalen Vorschriftenentwicklung leisten, um auf völkerrechtlicher Grundlage eine homogene und wettbewerbsneutrale Umsetzung hoher Sicherheits- und Umweltstandards zu erreichen.

Leider hat sich im Jahr 2006 in den schiffbaurelevanten Themenfeldern der Trend verfestigt, die Anhebung des Sicherheitsniveaus durch beschreibende Einzelanforderungen zu realisieren, die in starrer und detaillierter Weise spezifische Bauformen, Komponenten und Fertigungsverfahren vorschreiben. Hierdurch wird zunehmend sowohl die Design- und Fertigungsautonomie der Werften und Schiffbauzulieferer vermindert als auch die für Innovationen nötige technische Flexibilität eingeschränkt.

Ende 2006 wurden neue Leistungsanforderungen für Beschichtungen für Ballastwassertanks verabschiedet, die sicherheitstechnische Notwendigkeiten und Aspekte der Umsetzbarkeit außer Acht lassen. Statt funktionale Anforderungen für Korrosionsschutzsysteme zu definieren wurden detaillierte Oberflächenbehandlungs- und Beschichtungsanweisungen in Form von einzelnen Fertigungs- und Kontrollschritten festgelegt. Zurzeit wird dieser Standard auf die Beschichtung von Leerzellen und Lade-tanks von Doppelhüllentankern erweitert.

Die ferner in Angriff genommenen Empfehlungen für die Wartung und Reparatur von Beschichtungen ist für Reparatur- und Umbauwerften von großer Bedeutung, da die Reeder durch explizite SOLAS-Anforderungen zur regelmäßigen Wartung von Beschichtungen verpflichtet werden. Durch Lebensdaueraspekte in den Neubaustandards sind allerdings auch Bauwerften betroffen. Daher ist sicherzustellen, dass die Reeder den darin enthaltenen Inspektions- und Reparaturanforderungen auch wirklich nachkommen.

Diese Aufgaben tragen zur verbesserten technischen Zusammenarbeit zwischen Werften aus Europa und Asien bei, deren gemeinschaftliche Anliegen 2006 im Rahmen des „Committee for Expertise of Shipbuilding Specifics“ (CESS) international besser koordiniert werden konnten. Wenn es gelingt, über die Kommission und die „European Maritime Safety Agency“ (EMSA) auch europäische Flaggenstaaten zur Unterstützung einer schiffbaugerechten Regelentwicklung und -implementierung zu bewegen, besteht eine Chance, die Dominanz der Reeder in der IMO zurückzudrängen.

Auch die zielorientierten neuen Schiffbauvorschriften („Goal-based Standards“) bieten Kooperationspotenzial, um auf dem Gebiet der Schiffsfestigkeit und Konstruktion starr reglementierende Einzelschriften durch funktionale Spezifikationen zu ersetzen. Weltweit fordern Schiffbauunternehmen einen risikobasierten Ansatz und ganzheitlich aufgebaute Vorschriften, die auch Wartungsaspekte und



Besichtiger einer Klassifikationsgesellschaft

Mindestanforderungen an die Kompetenz von Neubau- und Reparaturwerften abdecken. Um die Wettbewerbsposition qualifizierter Anbieter zu schützen, muss sichergestellt werden, dass durch die funktionale Anforderung „Designtransparenz für Prüfw Zwecke“ nicht der notwendige Schutz geistigen Eigentums beeinträchtigt wird.

Im Hinblick auf das rapide Größenwachstum von Fahrgastschiffen wird die Sicherheit dieses Schiffstyps auf der Basis fortschrittlichen Designs erhöht. Durch Redundanz lebenswichtiger Systeme wird die Fähigkeit, Havarien zu überstehen, entscheidend verbessert, sodass die Wahrscheinlichkeit einer Evakuierung großer Passagierzahlen minimiert wird. Für die Schiffbauindustrie besteht dabei Potenzial für die Flexibilisierung der Anforderungen und den verstärkten Einsatz hochwertiger Sicherheitsausrüstungen.

Entwicklungen im Meeresumweltschutz

Im Bereich des Meeresumweltschutzes ist die Ratifizierung des bereits 2004 verabschiedeten Ballastwasserübereinkommens kaum vorangekommen. Diese Konvention soll das Gleichgewicht regionaler Ökosysteme gegenüber eingeschleppten, nicht heimischen Arten bewahren. Allerdings sind bisher zu wenig geeignete und zertifizierte

Systeme zur Ballastwasserbehandlung verfügbar, sodass große Unsicherheiten für den Entwurfsprozess bei aktuellen Neubauten bestehen, die mit Ablieferungsdaten nach 2009 von dem Abkommen betroffen sein werden. Angesichts dieser Probleme sollte einer Verschiebung der Inkraftsetzung der Vorzug vor einer Absenkung der Umweltstandards gegeben werden.

Die bestehenden IMO-Empfehlungen für die umweltschonende Entsorgung ausgemusterter Schiffe werden seit 2006 in eine verbindliche Konvention umgewandelt, die 2007 fertig gestellt werden soll. Alle am Lebenszyklus eines Schiffes Beteiligten, von der Werft über Komponentenhersteller, Reeder bis zum Recyclingunternehmen, sollen für die sichere und umweltgerechte Entsorgung von Schiffen in die Pflicht genommen werden. Neubauwerften und ihre Zulieferer werden eine Inventarliste, die alle gefährlichen Materialien an Bord benennt, entwickeln, die vom Reeder geführt und um Verbrauchsstoffe ergänzt wird. CESA plädiert allerdings dafür, den Anforderungsschwerpunkt klar bei der vorbereitenden Reinigung zu entsorgender Schiffe durch den Reeder und bei der Einhaltung von Arbeitsschutz- und Sicherheits-

standards in den Abwrackbetrieben zu setzen. Keinesfalls darf die Verwendung innovativer Baumaterialien eingeschränkt werden, aus denen lediglich durch unsachgemäße Behandlung beim Abwracken gefährliche Stoffe freigesetzt werden könnten.

Auch der durch die Verbrennung fossiler Brennstoffe fortschreitende Klimawandel wurde im Berichtsjahr in der IMO diskutiert. Auch wenn die Seeschifffahrt ein umweltfreundliches und energieeffizientes Transportsystem darstellt, müssen Schiffbau und Schifffahrt durch Senkung der Emission von Treibhausgasen ihren Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele leisten. Bei der Revision von Annex 6 der MARPOL-Konvention und des „NO_x Technical Code“ müssen Zielkonflikte in Hinblick auf die Schiffssicherheit und die Wettbewerbsfähigkeit des Seetransportes durch technische Lösungen minimiert werden.

Zertifizierung von Zulieferkomponenten

Die weltweite Durchsetzung und Einhaltung von technischen Vorschriften erfordert auch auf der Kontrollseite internationale Abstimmung. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Prüfung und Zertifizierung immer einen Kostenfaktor für die Industrie darstellen, der möglichst niedrig gehalten werden sollte. Die Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie hat daher die Zusammenarbeit in ihrem Dachverband „European Marine Equipment Council“ (EMEC), der 13 nationale Verbände umfasst, intensiviert.

Im Fokus der EMEC-Aktivitäten stand



Hochseeschlepper „Taurus“ mit einem Pfahlzug von 200 Tonnen, 2.000 GT

2006 der Richtlinienentwurf der EU-Kommission zur Harmonisierung von Vorschriften und Regularien für die Inspektion von Schiffen und die Überwachungsorganisationen. Mit der sogenannten „Class Directive“ wird unter anderem angestrebt, dass die Klassifikationsgesellschaften – aufbauend auf einem einheitlichen technischen Regelwerk – die Zertifizierung von Schiffbauzulieferungen gegenseitig anerkennen. EMEC hat diese Initiative begrüßt, da auf diesem Wege erhebliche Kosteneinsparungen durch Vermeidung von inhaltsgleichen Mehrfachzertifizierungen realisiert werden können. Die Hersteller würden dadurch zusätzliche finanzielle Mittel für Forschung, Entwicklung und Innovationen investieren können, die in Verbindung mit einheitlich höheren Standards einen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit des Schiffsverkehrs und der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Zulieferindustrie leisten würden. Um bei der Umsetzung Fehlentwicklungen, z.B. ein Aufweichen der Standards durch außereuropäische Unternehmen, zu vermeiden, wurde ein konstruktiver Dialog zwischen EMEC und den Klassifizierungsgesellschaften aufgenommen.

EU-Meerespolitik

Ein übergeordnetes Rahmenwerk kann für alle in diesem Kapitel angesprochenen Themen die Entwicklung einer integrativen Meerespolitik darstellen, die auf eine nachhaltige Nutzung der Ozeane zur Stärkung der maritimen Wettbewerbsfähigkeit abzielt. Mitte 2006 hat die Europäische Kommission hierzu ein Grünbuch vorgelegt, das nun unter der Federführung der Generaldirektion „Fischerei und maritime Angelegenheiten“ in einem bis Ende Juni befristeten Konsultationsprozess mit allen maßgeblichen Akteuren abgestimmt wird. Die europäischen und nationalen Verbände für Schiffbau und Meerestechnik haben ihre Beiträge entwickelt, um eine konsequente industriepolitische Ausrichtung dieser



Fächerförmiges Echolot zur Meeresbodenerkundung

Initiative sicherzustellen und sektorspezifische Aspekte einzubringen.

Hierbei werden die zentralen Handlungsempfehlungen der Initiative LeaderSHIP 2015 herangezogen, um meerespolitisch den Fokus auf eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit zu legen, indem Zielkonflikte mit ökologischen Anforderungen auf der Basis eines technischen Umweltschutzes gelöst werden. Hierzu darf die Fähigkeit zur nachhaltigen Gestaltung des Seeverkehrs und der Rohstoff- und Energiegewinnung aus dem Meer nicht durch Überregulierung auf niedrigem Niveau eingeschränkt werden. Um maritime Innovationen wirtschaftlich nutzen zu können, müssen im Rahmen der Meeres- und Industriepolitik verstärkte Anstrengungen unternommen werden, die technisch fortschrittlichsten Lösungen im internationalen Recht zu verankern.

Ausschuss Umweltschutz und Arbeitssicherheit

Umweltschutz- und Sicherheitsbeauftragte von 23 Werften

Vorsitzender: Michael Mann (HDW)