

ERNSTE LAGE FÜR DEN DEUTSCHEN SCHIFFBAU

SCHLÜSSELINDUSTRIE IN GEFAHR

Hans Jürgen Witthöft

Für den deutschen Schiffbau beginnt sich der Horizont immer rascher zu verdunkeln. Darüber können auch die weitgehend positiven statistischen Zahlen für das vergangene Jahr nicht hinwegtäuschen, die der Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) anlässlich seiner diesjährigen Mitgliederversammlung im Mai in Hamburg bekannt gab. Danach stieg der Branchenumsatz aller Schiffbaubetriebe, einschließlich des See-, Binnen- und Marineschiffbaus, des Reparatur- und Umbausektors sowie des Boot- und Jachtbaus 2008 gegenüber dem Vorjahr um 41 Prozent auf 7,2 Mrd. Euro. Auch die Schiffbauzulieferindustrie meldete nochmals eine signifikante Umsatzsteigerung auf nunmehr ca. 13 Mrd. Euro.

So zeigt sich zwar vordergründig ein sehr freundliches Bild, das aber leider längst nicht mehr der aktuellen Situation entspricht, denn die Weltwirtschaftskrise hat sehr rasch und sehr hart auch auf die deutsche Schiffbauindustrie durchgeschlagen und deren Situation radikal verändert. Seit dem Beginn der Finanzkrise sind nämlich nicht nur das weltweite Transportaufkommen und die Charraten eingebrochen, sondern gleichermaßen die weltweite Nachfrage nach Schiffen. Sie ist nach VSM-Angaben zwischen Oktober 2008 und März 2009 um 90 Prozent gesunken und eine Besserung ist in der überschaubaren Zukunft realistisch kaum zu erwarten. Zusätzlich wird die Lage durch die restriktive Geschäftspolitik der Banken verschärft, die sich sehr schwer tun, die für neue Schiffbauaufträge notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung zu stellen.

2008 haben die deutschen Seeschiffswerften insgesamt 84 Schiffe mit rund 1,3 Mio. CGT im Wert von knapp 4,4 Mrd. Euro abgeliefert. Sie haben damit das beste Jahresergebnis seit der Wiedervereinigung vorgelegt. Im gleichen Zeitraum erhielten sie neue Aufträge für 46 Schiffe mit 0,6 Mio. CGT im Wert von 2,9 Mrd. Euro. Damit sanken die Neubaufträge – auf das ganze Jahr bezogen – auf das niedrigste Niveau seit 2001. Sie entsprechen nur noch rund der Hälfte einer Jahresproduktion. Wegen dieser rückläufigen Auftragsentwicklung und zahlreicher Stornierungen ging der Auftragsbestand bis zum 31. Dezember 2008 auf 172 Einheiten mit 3,1 Mio. CGT im Wert von 13,3 Mrd. Euro zurück. Im ersten Quartal des laufenden Jahres mussten weitere 19 Stornierungen im Wert von ca. 940 Mio. Euro hingenommen werden. Abgeliefert wurden in diesem Zeitraum 16 Einheiten mit 275.000 CGT im Wert von 900 Mio. Euro. Damit ging der Auftragsbestand per Ende März weiter auf 139 Einheiten mit 2,5 Mio. CGT im Wert von 11,5 Mrd. Euro zurück. Danach konnten bis Ende Mai lediglich von der Sietas Werft eine kleine Inselfähre sowie als erster größerer Auftrag von der Hegemann-Gruppe drei Flusskreuzfahrtschiffe plus drei Optionen für die Volkswerft gebucht werden. Zwar seien einige Werften noch bis 2013 ausgelastet, aber der genannte Auftragsbestand verteile sich auf nur wenige Werften, sodass einige Betriebe über kurz oder lang in ein schweres Fahrwasser gelangen könnten, hieß es dazu. »Viele werden bald keine Vollaustattung mehr fahren können. Kurzarbeit und möglicherweise auch Arbeitsplatzabbau werden die Folgen sein«, befürchtete VSM-Vorsitzer Werker Lücken.

Etwas aufgehellt wurde das Bild in seiner Gesamtheit durch den Reparatur- und Umbausektor, dessen Umsatz – nach bereits schon sehr erfolgreichen vorangegangenen Jahren – 2008 erstmals die 1-Mrd.-Euro-Grenze überschritt. Allerdings hat es gegen Ende des Jahres erste Einbrüche bei den Auftragsvolumina gegeben.

Zufrieden zeigte sich der VSM auch mit dem Marineschiffbau, der 2008 auf stabilem Niveau geblieben sei, wozu wesentlich die Aufträge über die vier Fregatten F125 und eines weiteren Einsatzgruppenversorger beigetragen hätten. Die Möglichkeiten, geplante Bauvorhaben zeitlich vorzuziehen, würden geprüft. Erneut wurde jedoch da-



Großjacht im Hallendock der Lürssen Werft

(Foto: Groll/Lürssen Werft)



CELEBRITY EQUINOX im Hallendock der Meyer Werft

(Foto: Meyer Werft)

rauf verwiesen, dass die Nachfrage der Deutschen Marine die vorhandenen Kapazitäten nicht auslasten könnte, dazu sei die Hereinnahme von Exportaufträgen dringend erforderlich. Es würden entsprechende Gespräche geführt, die nicht chancenlos seien.

Erfreuliches konnte ebenfalls aus dem Bereich Binnenschiffbau gemeldet werden. Er erreichte mit einer Produktion von 87 Schiffen im Wert von rund 144 Mio. Euro den höchsten Stand seit Jahren. Einen hohen Anteil daran hatte die Nachfrage nach Schiffen für den Flusstourismus. Der Auftragseingang bewegte sich mit 63 Einheiten und einem Wert von 141 Mio. Euro weiterhin auf hohem Niveau.

Für die breit aufgestellte deutsche Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie war das vergangene Jahr bis auf die letzten Wochen gleichfalls noch von einer sehr positiven Geschäftsentwicklung mit steigenden Umsätzen geprägt gewesen. Spätestens seit dem ersten Quartal 2009 sind aber auch hier die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise zu spüren.

Schicksalsjahr 2009

Der Verband für Schiffbau und Meerestechnik ist davon überzeugt, dass das laufende Jahr ein Schicksalsjahr für die deutsche Schiffbauindustrie wird. Der geringe Auftragseingang und die zahlreichen Stornierungen haben nicht nur gefährliche Lücken in die Beschäftigungsplanungen der Unternehmen gerissen, sondern sie erschweren nach Verbandsmeinung zudem den bereits laufenden Prozess der notwendigen Umstellung der Produktpalette auf innovative, werthaltige und ausrüstungsintensive

Spezialschiffe. Um diesen erfolgreich zu Ende zu bringen, braucht es aber noch Zeit. »Wenn es nicht gelingt, den Schiffbauunternehmen durch die Sicherung des verbliebenen Auftragsbestandes eine Atempause zu verschaffen, wird es statt neuer Produkte Standortschließungen geben«, warnte Werner Lücken.

Mehrfach angesprochen wurden die Probleme, die die Werften mit der Kreditvergabe seitens der Banken für die Bauzeit- und Endfinanzierung hätten. Zwar deckte die bundeseigene Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) über ein Sonderprogramm bis zu 90 Prozent des Risikos ab, aber zu hohe Gebühren und Zinsen für den Rest erschwerten die Kalkulationen, ergänzte VSM-Hauptgeschäftsführer Werner Lundt. Der Verband geht davon aus, dass gegenwärtig weniger als 20 der 139 noch vorhandenen Aufträge noch nicht vollständig finanziert sind. Von der Regierung fordert der VSM, die Banken zu mehr Risikobereitschaft zu bewegen, selbst Kredite bereitzustellen und die Förderung von Innovationen nicht mehr an Aufträge zu koppeln, um auch auf diesem Feld Chancengleichheit zumindest im europäischen Schiffbau herzustellen. Nicht zuletzt müsse das mit Blick auf die asiatischen Werften und deren massiven Kapazitätsausbau geschehen. Sie werden, vor allem in Südkorea und China, von den Regierungen mit Milliardensummen gestützt.

»Wichtigste Aufgabe ist nun die Generierung neuer Aufträge. Angesichts der hohen technologischen Kompetenz unserer Industrie sehen wir beim Bau umweltschonender Schiffe mit einer hohen Ressourcen- und Energieeffizienz große Zukunftschancen«, erklärte Lücken abschließend. Der als Gast-

redner angereiste Wirtschaftsstaatssekretär Bernd Pfaffenbach sicherte Hilfe zu: »Der Schiffbau bleibt eine Zukunftsbranche mit Wachstums- und Beschäftigungspotenzial.«

Große Sorgen bereiten den Schiffbauern die sich abzeichnenden gewaltigen Überkapazitäten. Vor allem die in China und Korea vorgenommenen Erweiterungen werden nach japanischen Berechnungen einen globalen Kapazitätsanstieg von 57 Mio. CGT in 2010 auf 70 Mio. CGT in 2015 erzeugen. Dies wäre eine Verdoppelung im Vergleich zur Produktion des Jahres 2007. Es muss davon ausgegangen werden, dass mit dem Erreichen des Höhepunktes in der Produktion in 2009/2010 der Neubaubedarf in den folgenden Jahren dramatisch zurückgehen wird. Das wird zur Folge haben, dass von den angewachsenen Überkapazitäten ein ruinöser Preiswettbewerb zu erwarten ist, den viele Unternehmen gerade in den Ländern, in denen der Schiffbau privatwirtschaftlich strukturiert ist, wahrscheinlich nicht durchhalten werden. Die Konsolidierung des Marktes wird daher unausweichlich sein. Hierbei müssen, das betont der VSM, vor allem die am stärksten expandierenden Schiffbauländer Korea und China ihrer besonderen Verantwortung gerecht werden, was auch immer das heißen mag. Auf jeden Fall wird eine internationale politische Abstimmung unbedingt erforderlich sein. Ob sie etwas bringt, ist in Erinnerung der vor noch nicht allzu langer Zeit in ähnlicher Situation gemachten Erfahrungen mehr als fraglich. Ein Grund mehr, dass Deutschland und Europa immer wieder die Bedeutung ihrer eigenen Schiffbaubranche vor Augen haben und nachhaltig dafür Sorge tragen, dass diese Schlüsselindustrie erhalten bleibt. ⚓