

Christian Albrecht
Pressesprecher

Vi.S.d.P.

Nr. 107/2001

Kiel, Freitag, 23. März 2001

Sperrfrist: Redebeginn

Es gilt das gesprochene Wort!

Heiner Garg: Ein Hoch auf unsere Schiffbauer!

In seinem Beitrag zu **TOP 4** (Zukunft der Schiffbauindustrie und der maritimen Wirtschaft) sagte der F.D.P.-Landtagsabgeordnete **Dr. Heiner Garg**:

„Die maritime Wirtschaft und die Schiffbauindustrie sind für unser Land zwischen den Meeren Wirtschaftsfaktoren ersten Ranges. Deshalb müssen die Entwicklungschancen und die Probleme in diesem Sektor unsere besondere Beachtung finden.

Der Antrag der CDU erscheint mir nicht soweit von unserem entfernt, als dass wir nicht doch noch ein gemeinsames Votum des ganzen Landtages für die schleswig-holsteinische Schiffbauindustrie erreichen könnten.

Ich freue mich auf den Bericht zu den Perspektiven der Landespolitik für die maritime Wirtschaft und werde jetzt nicht weiter auf dieses Teil unseres gemeinsamen Antrages eingehen.

An den Problemen der Schiffbauindustrie wird deutlich, wie die zunehmende Internationalisierung der Märkte für Waren, Dienstleistungen und Produktionsfaktoren auch unsere heimische Wirtschaft berührt.

Der globale Wettbewerb im Schiffbau ist ein hartes Geschäft. In diesem Wettbewerb bestehen nur diejenigen, die gute Produkte zu vertretbaren Preisen anbieten können.

Die Werften in Schleswig-Holstein bewähren sich in diesem Wettbewerb. Die Produktionskosten sind bei uns im internationalen Vergleich zwar hoch, aber die hohe Qualität der hier produzierten Schiffe gleicht diesen Nachteil aus.

Die Schiffbauindustrie ist eine High-Tech-Branche, und die Schiffe aus Schleswig-Holstein zählen zu dem Besten, was auf den Weltmeeren zu finden ist.

F.D.P. Fraktion im
Schleswig-Holsteinischen Landtag
Landeshaus, 24171 Kiel
Postfach 7121
Telefon: 0431/9881488
Telefax: 0431/9881497
E-Mail: fraktion@fdp-sh.de
Internet: <http://www.fdp-sh.de>



Presseinformation

Doch leider zählt im globalen Wettbewerb der Schiffbaubranche derzeit nicht nur Leistung. Der Wettbewerb wird durch eine Vielzahl staatlicher Eingriffe verzerrt. Insbesondere in Südkorea werden die Werften ungenügend subventioniert; daher gelingt es den dortigen Unternehmen einen Großteil der Aufträge für Neubauten zu erlangen. Inzwischen werden ca. 40% der jährlich neu produzierten Tonnage in Südkorea hergestellt.

Bisher konnte die südkoreanische Subventionspraxis durch die Wettbewerbshilfen teilweise ausgeglichen werden. Durch den Wegfall der Wettbewerbshilfe verzerrt sich die Lage weiter zu Gunsten von Südkorea und zu Lasten unserer Werften. Es war daher richtig, den Landesanteil an der Wettbewerbshilfe zum Jahresende um 12 Millionen Mark aufzustocken.

Es war aber falsch, nicht die gesamten fehlenden 40 Millionen Mark Landesanteil aufzubringen. Die fehlenden 28 Millionen Mark Landesmittel und die dadurch verlorenen Bundesmittel für Schleswig-Holstein werden wertvolle Arbeitsplätze im Schiffbau kosten.

Es ist schade, dass die Landesregierung und die Koalitionsfraktionen nicht über ihren Schatten springen wollten—gekonnt hätten sie es.

Die F.D.P.-Fraktion hatte einen pragmatischen Vorschlag hierzu gemacht: die Werftenhilfe sollte aus dem Programm „ziel“ finanziert werden, um zukunftsfähige High-Tech-Arbeitsplätze zu sichern. Die Regierungskoalitionen lehnten dies ab: So weit ging ihre Zuneigung zur Schiffbauindustrie damals nicht. Hierdurch geraten jetzt massiv Arbeitsplätze auf den Werften in Gefahr.

Die Probleme der Subventionierung des Schiffbaus durch Südkorea müssen bei der Welthandelsorganisation geklärt werden. Und dies muss zügig geschehen, denn es hilft uns nicht, wenn die WTO die Subventionen Südkoreas irgendwann für unzulässig erklärt und unsere Werften bis dahin pleite sind.

Wenn die EU allerdings ein Schiedsverfahren der WTO anstrebt, dann muss sie sich auch den Regeln der WTO unterwerfen. Das bedeutet, dass während der Dauer des Verfahrens nur geringe Möglichkeiten für rechtmäßige Maßnahmen gegen die südkoreanische Praxis bestehen. Die im Antrag geforderten Gegenmaßnahmen müssen innerhalb dieser Grenzen liegen.

Zur Schiffbauförderung: Ein fraktionsübergreifender Antrag ist immer ein Kompromiss, deshalb seien hier auch einige kritische Bemerkungen erlaubt. Wenn die Wettbewerbshilfe wieder aufgenommen werden sollte, dann um Wettbewerbsverzerrungen auszugleichen. Wir sollten darauf achten, dass wir dieses Ziel nicht durch zu viele Bedingungen verwässern.

Die Wettbewerbshilfe sollte aus zwei Gründen nicht als Mittel der Forschungsförderung und Instrument der Umweltpolitik eingesetzt werden. Erstens wissen die Werften am besten, welche Schiffe sie im globalen Wettbewerb verkaufen können, und durch unser Umweltrecht ist die umweltverträgliche Produktion sichergestellt.

Zweitens ist die Förderung von Forschung—auch zum Zweck der Entwicklung umweltfreundlicherer Schiffe—eine wichtige Aufgabe, die wir nicht von der Hoffnung auf die Einführung der Wettbewerbshilfe abhängig machen sollten.

Die Wettbewerbshilfe sollte den Werften helfen, trotz der Verzerrungen im internationalen Wettbewerb bestehen zu können. Das ist die Botschaft der F.D.P. an unsere Schiffbauer.“