

Thomas Rother zu TOP 37:

Die Zukunft der maritimen Wirtschaft

Zunächst möchte ich mich bei meinen Kolleginnen und Kollegen der anderen Fraktionen und des SSW dafür bedanken, dass es zur heutigen Tagung möglich wurde, einen gemeinsamen Antrag zur Zukunft der maritimen Wirtschaft und zur Zukunft der Schiffbauindustrie zu erarbeiten und vorzulegen. Ich denke, die Einigkeit in dieser Frage ist wichtig. Sie macht deutlich, dass das Bekenntnis in der Vorbemerkung des Antrages kein Lippenbekenntnis ist, sondern Leitlinie für diesen Teil der Wirtschaftspolitik.

Ausnahmen von der weiteren Diskussion können wir sicher den Berichtsauftrag unter Ziffer 2 zur maritimen Wirtschaft. Aus Prinzip und auch weil wir uns in den zu bearbeitenden Punkten ja einig sind. Und eigentlich könnten wir bei einem gemeinsamen Antrag auf eine Diskussion des Themas Schiffbau verzichten. Die aktuelle Entwicklung auf EU-Ebene – also der Vorschlag der Kommission – macht jedoch noch einige Bemerkungen erforderlich.

Unser Antrag enthält bereits eine Position zu neuen Werftenhilfen, wie diese gestaltet und finanziert werden sollen. Dennoch reicht unser Antrag gerade mal bis zum 15. Mai. Am 15. Mai wird der EU-Industrieministerrat über die Fortsetzung der Wettbewerbshilfen, über ihre Struktur und ihre Höhe entscheiden. Die vorliegenden Vorstel-

lungen der Kommission, auch qualitative Vergabemerkmale aufzunehmen, sind zu unterstützen.

Die genannten Prozentzahlen über die mögliche Höhe der Auftragshilfen zwischen 6 und 14 % sind allerdings erschreckend. Sie stellen jedoch die Konsequenz dar, die zu ziehen ist, wenn man sich auf die Konkurrenz zu Korea einlassen will – unabhängig von Dauer, Erfolg und Wirksamkeit des Ergebnisses der Klage vor der Welthandelsorganisation.

Daher ist die Botschaft der EU zwar kein Anlass zu Begeisterungstürmen, aber die begrüßenswerte – wirklich begrüßenswerte – Folge des Bekenntnisses zum Schiffbaustandort Europa und damit auch zum Schiffbaustandort Deutschland.

Wichtig bleibt festzuhalten, dass der Bund mindestens eine 50:50-Regelung zur Finanzierung der Hilfen annimmt. Das Kanzlerwort zur Bedeutung der Schiffbauindustrie auf der ersten nationalen maritimen Konferenz, in welchem er einen Vergleich zur Luft- und Raumfahrtindustrie zog, muss Konsequenzen in Mark und Pfennig bzw. Euro und Cent nach sich ziehen.

Ebenso wichtig bleibt es, gemeinsam mit den anderen Küstenländern eine gemeinsame Förderstrategie und Handhabung der Wettbewerbshilfe zu vereinbaren. In diesem begrenzten und schwierigen Marktsegment noch in einen regionalen Subventionswettbewerb einzutreten, ist absurd und hoffentlich künftig zu vermeiden.

Der letzte Absatz unseres Antrages erhält den Hinweis auf die Information der Ausschüsse durch die Landesregierung. Nach dem 15. Mai werden wir dieses Informationsgebot in Anspruch nehmen und uns über die Konsequenzen der Entscheidung auf europäischer Ebene unterhalten müssen.