

**Pressesprecher  
Bernd Sanders**

Landeshaus  
24100 Kiel  
Telefon 0431-988-1440  
Telefax 0431-988-1444  
Internet: <http://www.landsh.de/cdu-fraktion/>  
e-mail: [fraktion@cdu.landsh.de](mailto:fraktion@cdu.landsh.de)

## PRESSEMITTEILUNG

Nr. 498/01 vom 13. Dezember 2001

### TOP 40

### **Roswitha Strauß: Halbherzige Unterstützung gefährdet die Werftenlandschaft!**

Zur Zukunft der maritimen Wirtschaft und zur Zukunft der Schiffbauindustrie hat die Landesregierung dem Landtag einen lesenswerten und in Teilen beachtlichen Bericht vorgelegt. Für diese Leistung möchte ich den entsprechenden Mitarbeitern an dieser Stelle ausdrücklich danken.

Insbesondere der Themenkomplex Schiffbauindustrie ist mit seinem weit vernetzten Ansatz analytisch, verständlich und komplex dargestellt. Ebenfalls hervorheben möchte ich den Bereich über Forschungseinrichtungen und Hochschulen und den daraus resultierenden Chancen und Perspektiven, die es zu realisieren gilt.

Ein echter Ausrutscher ist leider das Kapitel Schifffahrt, Häfen und Hinterlandanbindungen. Dieses Kapitel wird weder in der Analyse noch in der Perspektive den gestellten Anforderungen gerecht. Die Gründe hierfür sind wohl weniger mangelnder Sachverstand, als vielmehr politisch begründet. Das ist bedauerlich und muss nachgearbeitet werden. Ich werde darauf später noch näher eingehen.

Die Initiative zu diesem Bericht und die Festlegung der Inhalte ist nach intensiver und konstruktiver Diskussion im Wirtschaftsausschuss fraktionsübergreifend vom Parlament ausgegangen.

Wichtigstes Ziel dieser Initiative waren und sind die Sicherung von Produktionen und Beschäftigung im Schiffbau und der mit ihr verbundenen maritimen Wirtschaft. Und dies insbesondere vor dem Hintergrund des Auslaufens der Werftenhilfe und der anhaltenden aggressiven Preispolitik südkoreanischer Werften. Die dadurch bestehenden Wettbewerbsverzerrungen sind nach wie vor akut. Die Zahlen belegen dies eindrucksvoll.

Die Koreaner haben ihre Produktion innerhalb der letzten fünf Jahre verdoppelt und bauen ihre Führungsposition weiter aus. Dies belegen sowohl die Zahlen für die Auftragseingänge (+35,9 %) als auch die Auftragsbestände (+33,6 %). Insbesondere bei Containern (50,9 %) und Öltankern (58 %) hat Korea eine marktbeherrschende Position.

Inwieweit es gelingt, in naher Zukunft international einen fairen Wettbewerb zu erreichen, steht in den Sternen. Und ebenso steht in den Sternen, ob es zu einer Wiedereinführung der Wettbewerbshilfe kommen wird. Es hängt an Frankreich, möglicherweise fällt im nächsten Frühjahr die Entscheidung.

In Schleswig-Holstein haben sich 6 Werften behauptet, 3 Werften mussten in 2000 Insolvenz beantragen.

Erfreulich ist, dass alle 3 Werften in reduzierter Stärke und unter anderem Dach dennoch weiterarbeiten. In 2000 wurden von schleswig-holsteinischen Schiffswerften 15 Schiffe abgeliefert, 28 Neubaufträge akquiriert. Der Auftragsbestand beläuft sich damit auf 3,8 Mrd. DM.

Angesichts der schwierigen Situation im Weltschiffbau kommt dem Marineschiffbau eine wichtige Rolle zu.

Der Produktmix zwischen zivilem und Marineschiffbau ist stabilisierender Faktor und natürlich auch Innovations- und Technologiemosor.

Die hier erzielte Marktführerschaft beim Export von Fregatten und konventionellen U-Booten, aber auch bei Minenabwehrfahrzeugen, Korvetten und Schnellbooten ist beachtlich.

HDW, Kröger Werft und FSG nehmen hier eine wichtige Position ein.

Allerdings sind die Auftragsreichweiten und Perspektiven der einzelnen Werften sehr unterschiedlich.

Während die Perspektive bei HDW als stabil betrachtet werden kann, sind die Auftragsreichweiten der mittleren Werften deutlich kürzer und die Perspektive entsprechend labil.

Mit ca. 6.600 Beschäftigten und 400 darin enthaltenen Auszubildenden stellt der Schiffsbau einen hervorragenden Anteil der High-Tech-Arbeitsplätze in Schleswig-Holstein.

Ohne Übertreibung gehört die Schiffsbauindustrie heute genauso in den High-Tech-Anwendungsbereich wie die Luft- und Raumfahrt.

Dies gilt zumindest in Teilen auch für die **Zulieferindustrie**, besonders stark sind wir bei Navigationsanlagen, Motoren und Kompressoren. 11.200 Arbeitnehmer haben hier ihren Arbeitsplatz.

Erfreulich ist die beachtliche Stärke der schleswig-holsteinischen Zulieferindustrie im Konzert der anderen Bundesländer. Dies insbesondere, da die Zulieferindustrie keine Küstenindustrie ist, sondern eine bundesweit angesiedelte Branche, die sich international behaupten muss.

Nach Baden-Württemberg und Hamburg belegt Schleswig-Holstein mit 16 % Anteil Platz 3 und schlägt Bayern mit einem Prozentpunkt. Eine tolle Leistung der betreffenden Unternehmen.

Der Schiffbau ist der Kern der gesamten maritimen Wirtschaft. Der Schiffbau ist als High-Tech-Markenzeichen für Schleswig-Holstein unverzichtbar.

Mit der Analyse und Bewertung der Landesregierung über die Bedeutung des schleswig-holsteinischen Schiffbaus stimmt die CDU-Landtagsfraktion voll überein. Um so unverständlicher ist es, dass die Landesregierung ihren Teil nicht voll zur Zukunftssicherung des schleswig-holsteinischen Schiffbaus beisteuert.

Und dies, obwohl die Landesregierung in ihrem Bericht klar darstellt, dass das Auftragsvolumen bis Ende 2000 die doppelte Förderung mit Wettbewerbshilfe begründen würde.

Die Lage der mittleren Schiffswerften ist labil. Sie können ihre technologische Führerschaft nur behaupten wenn es Ihnen gelingt, substanzerhaltend zu wirtschaften. Deshalb sind die von der CDU-Landtagsfraktion für den Haushalt beantragten 20 Mio. € als VE's für die nächsten Jahre ein notwendiger Beitrag zur Zukunftssicherung des schleswig-holsteinischen Schiffbaus.

Richtig und unbenommen ist dabei, dass die Werften selbst erhöhte Anstrengungen unternehmen müssen. Auch aus unserer Sicht gibt es bei den Werften noch Produktivitätsreserven, die es auszuschöpfen gilt.

Wenn Sie, Herr Minister Rohwer, wirklich etwas für die Zukunft erreichen wollen: **Müssen Sie sich von dem Irrglauben verabschieden, dass die „Summe der Suboptima das Optimum“ ergibt.**

Das Thema Häfen in Schleswig-Holstein ist in jeder Beziehung ungenügend behandelt worden und wird der Bedeutung des Themas für Schleswig-Holstein nicht gerecht.

Wegen der Kürze der Redezeit mache ich das am größten deutschen Ostseehafen Lübeck fest.

Es ist ja schön, wenn für den Lübecker Hafen von heute 25 Mio. Tonnen Güterumschlag ein Zuwachs in den nächsten 10 Jahren auf 38 Mio. Tonnen prognostiziert worden sind.

Nur, meine Damen und Herren, die Realität sieht anders aus. Es geht leider rückwärts. In den ersten 9 Monaten dieses Jahres sind die Umschlagszahlen um 3,7 % rückläufig.

Was sind die Gründe hierfür? Sind die Kunden weggebrochen? Wenn ja, warum? Hat sich die Wettbewerbsposition Lübecks z.B. gegenüber dem Rostocker Hafen verschlechtert? Wenn ja, warum?

Wie entwickeln sich die Hinterlandanbindungen? Welchen Realitätsgehalt hat die Studie „Integrative Hafenlogistik in Schleswig-Holstein“ die Maßnahmen zur Untermauerung der Bedeutung des Lübecker Hafens als Logistikstandort aufzeigt noch?

Viele Fragen, keine Antworten!

Mit der Methode des Verschweigens, Herr Minister Rohwer, löst man keine Probleme. Im Gegenteil, man verschlimmert sie und verschleppt Entscheidungen.

Auch bei der Entscheidungsfindung für einen Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven hatte die Landesregierung das Nachsehen, frei nach dem Motto: „Unerhört, mit uns hat keiner geredet!“

Eine wahrhaft strategische Meisterleistung!

Natürlich wäre der Standort Cuxhaven im Landesinteresse besser gewesen. Aber, meine Damen und Herren, alle Signale standen seit langem auf Wilhelmshaven. Also musste sich Schleswig-Holstein doch vorher strategisch darauf einstellen.

Was ist danach passiert? Nichts! Außer, dass die Ministerpräsidentin in einem DPA-Gespräch verkündet, ich zitiere: „Simonis begrüßte die gute Zusammenarbeit zwischen den Nordländern, kritisierte aber, dass Schleswig-Holstein bisher nicht in die Planungen zum Tiefwasserhafen in Niedersachsen einbezogen worden sei. Hamburg und Hannover hätten aber zugesagt, die Kieler in der nächsten Runde zu beteiligen. Dabei gehe es für Schleswig-Holstein vor allem um die Straßenplanungen, wie die Elbquerung. Gegen eine weitere Elbvertiefung, die sich Hamburg in den Gesprächen mit Niedersachsen vorbehalten hat, habe Schleswig-Holstein nichts einzuwenden. Einzige Frage ist nur, wo das Baggergut bleibt, meinte Simonis.“

Es geht dabei um Schleswig-Holsteins wichtigstes Zukunftsprojekt. **Die Linienbestimmung und Realisierung der A 20.**

Dafür muss gekämpft werden und zwar mit allen Pfunden und wenn es sein muss auch mit allen Bandagen. Es ist daher strategisch falsch, Hamburg für eine weitere Elbvertiefung schon im vorausgehenden Gehorsam Genehmigung zu erteilen.

Was, Frau Ministerpräsidentin, lässt Sie eigentlich annehmen, dass Hamburg und Hannover Sie an den nächsten Gesprächsrunden als ernstzunehmender Gesprächspartner beteiligen? Was haben Sie anzubieten, außer dem Prinzip „Hoffnung“?

Regieren, Frau Ministerpräsidentin, heißt handeln und nicht beten!

Das Gleiche gilt im übrigen zum Thema Off-Shore Windkraftanlagen. Welchen Einfluss hat und nimmt Schleswig-Holstein z.B. zu der Wahl der Standorte, den Umweltinteressen, den Fremdenverkehrsinteressen u.s.w.?

Meine Damen und Herren, man kann ja ein Fan von Windkraftanlagen sein, aber es ist nicht redlich, wenn verschwiegen wird, dass damit keine Grundlastsicherung herzustellen ist. Das bedeutet, je mehr Windkraftanlagen aufgestellt werden, um so mehr Kraftwerke werden für die Grundlastsicherung benötigt.

Bezüglich der tatsächlichen Kosten empfehle ich uns allen den Vortrag von Ulrich Hartmann, Vorsitzender des Vorstandes der E.on AG, zu lesen, den er anlässlich des Grünkohlensens des Unternehmensverbandes am 28. November d.J. gehalten hat.

Last but not least. Erwähnenswert, wichtig und außerordentlich erfreulich ist das dichte Netz von Hochschulen und Forschungseinrichtungen rund um die maritime Wirtschaft in Schleswig-Holstein.

Die Ansätze zur verstärkten Zusammenarbeit begrüßt die CDU-Landtagsfraktion ausdrücklich. Sie können und müssen weiter ausgebaut werden. Dies gilt auch für die Verbesserung der Prozessketten und die Vermarktung der Produkte im Interesse des Exportes.

Die maritime Wirtschaft in Schleswig-Holstein ist trotz aller Probleme vielseitig und leistungsfähig. Nutzen wir diese Potenziale!