

Es gilt das gesprochene Wort!

TOP 24, 25 – Lage der Werften -

Dazu sagt der Fraktionsvorsitzende und wirtschafts-
politische Sprecher der Fraktion Bündnis 90/DIE
GRÜNEN; **Karl-Martin Hentschel**:

**Fraktion im Landtag
Schleswig-Holstein**

Pressesprecherin
Claudia Jacob

Landeshaus
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Durchwahl: 0431/988-1503

Zentrale: 0431/988-1500

Telefax: 0431/988-1501

Mobil: 0172/541 83 53

E-Mail: presse@gruene.ltsh.de

Internet: www.gruene-landtag-sh.de

Nr. 160.02 / 21.06.2002

Werften leisten einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung

Über die besondere industriepolitische Bedeutung des Schiffbaus und der maritimen Wirtschaft für Schleswig-Holstein sowie die Handlungsmöglichkeiten der Politik gab es immer einen breiten Konsens der Fraktionen in Schleswig-Holstein.

Die aktuelle Situation, insbesondere in Lübeck, ist wieder einmal bedrohlich. Massive Probleme beim Bau zweier Fährschiffe für die griechische Reederei „Attica“ haben zur Zahlungsunfähigkeit der Werft geführt. Neben dem schon angekündigten Abbau von 150 Stellen stehen nun alle 800 Arbeitsplätze auf einer unsicheren Basis. Die eingeplanten Verluste für den Bau der Schiffe in Höhe von 14 Mio. Euro waren im Laufe des Baufortschritts auf etwa 100 Mio. Euro angestiegen. Das kann vielleicht HDW einmal verkraften, nicht aber eine mittelständische Werft.

Subventionen, wie z. B. die Wettbewerbshilfen für Werften, sind ein heikles Thema und es wäre gut, wenn wir darauf verzichten könnten. Solange aber ein weltweites Abkommen zur Beendigung des Subventionswettkampfs im Schiffbau nicht in Kraft tritt, haben wir da ein Problem. Die Dumping-Preis-Politik der südkoreanischen Werften hat sich trotz der Interventionen der EU-Kommission nicht geändert. Ein Klageverfahren vor der Welthandelsorganisation WTO wegen unerlaubter Subventionen durch die koreanische Regierung ist bis jetzt nicht eröffnet worden.

Die zuständigen Minister der 15 EU-Staaten haben sich am 06.06.2002 in Luxemburg auf neue Beihilfen für die Werften geeinigt. Diese Beihilfen sind zunächst auf den Bau von Containerfrachtern sowie von Produkten- und Chemikaliertankern beschränkt. Der

Kompromiss der EU-Minister bedeutet auch, dass die von Bundeswirtschaftsminister Werner Müller im Bundeshaushalt 2002 eingeplanten 23 Mio. Euro für Wettbewerbshilfen eingesetzt werden können. So sehr wir die EU-Entscheidung auch begrüßen - für das Land verschärfen sich damit die Finanzierungsprobleme.

Mit Wettbewerbshilfen ausgestattet wurden immer einzelne Aufträge. Für mich wäre es aber logischer, bestimmte Entwicklungen von Schiffstypen zu subventionieren, als jeweils einen Einzelauftrag. Es geht ja um die Weiterentwicklung der Schiffbau-Technologie, um immer an der Spitze zu stehen im Hochtechnikbereich. Ich freue mich, dass die F&E-Programme des Bundes durch unsere Werften und Hochschulen gut genutzt werden. Forschung und Entwicklung sind für Schiffbau und Meerestechnik eine notwendige Schlüsselaktivität. Unsere Werften können im Wettbewerb bestehen mit innovativen Schiffskonzepten und umwelt- und meeresverträglichen Transportsystemen. Ich denke da an die Doppelhüllentanker, an Katalysatorentechnik für Abgasminderung und Brennstoffzellenantriebe.

Wir werden uns weiterhin für den Schiffbau und die maritime Verbundwirtschaft in Schleswig-Holstein einsetzen. Das Verkehrsmittel Schiff ist ein umweltverträgliches System mit großen Chancen für weitere Verbesserungen. Wir setzen uns ein für emissionsabhängige Hafengebühren in den Nord- und Ostseehäfen, möglichst EU-weit. Schweden und Norwegen haben es uns vorgemacht, dass auch nationale Alleingänge Sinn machen.

Wir GRÜNEN unterstützen mit Nachdruck eine Verkehrsverlagerung von „Road to Sea“. Dieser Slogan, der von der EU-Kommission, der Bundesregierung und auch der Landesregierung als verkehrspolitisches Ziel anvisiert wird, muss sich aber auch in der praktischen Politik niederschlagen.

Dazu gehört die Stärkung der Häfen, ihrer Hinterlandanbindungen mit der Schiene, der Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals und die Entwicklung des Nord-Ostsee-Kanals. Leider hapert es an Konsequenz, wenn man sich die „Hurra-Debatte“ zur Fehmarnbelt-Querung anschaut. Es ist unsere Aufgabe, in dieser Frage die maritime Verbundwirtschaft zu stärken anstatt ihr die Beine wegzuschlagen.
