

## **Antrag**

**der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Gunnar Uldall, Ulrich Adam, Dietrich Austermann, Otto Bernhardt, Susanne Jaffke, Thomas Kossendey, Dr. Martina Krogmann, Bernd Neumann (Bremen), Volker Rühle, Michael von Schmude, Rudolf Seiters, Gert Willner, Dagmar Wöhrl, Peter Kurt Würzbach und der Fraktion der CDU/CSU**

### **Initiative gegen die Auswirkungen der asiatischen Finanzkrise und des internationalen Subventionswettlaufs auf die deutsche und europäische Werftindustrie**

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die aktuelle Situation des weltweiten Schiffbaus ist gekennzeichnet durch eine global stetig wachsende Nachfrage bei gleichzeitig dramatischem Preisverfall in den letzten drei Quartalen des vergangenen Jahres. Ein wesentlicher Grund für die negative Entwicklung der Schiffbaupreise liegt in der asiatischen Finanzkrise, die zu bruchartigen Abwertungen, insbesondere des koreanischen Won, und damit zu Wettbewerbsverzerrungen zugunsten asiatischer Anbieter geführt hat. Zwar ist es dem Internationalen Währungsfonds (IWF) durch massive Unterstützung der betroffenen Länder gelungen, einen vollständigen Zusammenbruch der bedrohten asiatischen Währungen zu verhindern. Gleichzeitig wurde aber den fernöstlichen Anbietern durch die internationale Finanzhilfe die künstliche Aufrechterhaltung der bestehenden Überkapazitäten im Schiffbau ermöglicht. So stehen zwei Werften in Korea unter Konkursverwaltung. Die asiatischen Schiffbauer können – bis sich eine Normalisierung der Wechselkurse eingestellt hat – mit Preisvorteilen von bis zu 30 % gegenüber den deutschen und europäischen Konkurrenten am Weltmarkt agieren. Dieser erhebliche Preisnachlaß ist trotz größter Produktivität und Innovationsfähigkeit deutscher Werften nicht zu kompensieren. In den letzten beiden Monaten des vergangenen Jahres waren daher kaum noch Auftragseingänge für die deutsche Werftindustrie zu verbuchen.

Zu dieser Entwicklung trägt neben der Asienkrise und der Unterstützung durch den IWF insbesondere auch der internationale Subventionswettlauf bei, der zu künstlichen Standortvorteilen einiger Anbieter führt und damit bestehende Wettbewerbsverzerrungen nachhaltig verstärkt. Wenn sich an dieser Subventionspraxis nichts ändert, sind die mittel- und langfristigen Folgen für den europäischen und damit auch deutschen Schiffbau höhere Arbeitslosigkeit, Schließung von Werften und Abwanderung des maritimen Know-hows ins Ausland.

Aus technologischen, wirtschaftlichen und kulturellen Gründen muß der Produktionsstandort Deutschland, aber auch Europa, für den globalen Schiffbau erhalten bleiben. Vor diesem Hintergrund sollten der Bund, die Küstenländer und die Vertreter der maritimen Industrie kurzfristig ein Maßnahmenbündel zugunsten des deutschen und europäischen Schiffbaus beschließen. Zu den vordringlichen Aufgaben gehören die Erarbeitung eines Konzepts, das ein Ende des internationalen Subventionswettkampfs zwischen den führenden Schiffbaunationen ermöglichen hilft, sowie eine Analyse der Perspektiven der maritimen Industrie am Standort Deutschland. Sollte sich die Situation des deutschen Schiffbaus bis zur Verabschiedung eines fairen weltweiten Wettbewerbsabkommens negativ für Innovation und Arbeitsplätze entwickeln, muß durch die Initiative von Bund und Küstenländern eine angemessene Ausschöpfung der aus Brüssel vorgegebenen nationalen Fördermöglichkeiten, die Fortsetzung der Zinszuschüsse sowie ein weiteres Wettbewerbshilfeprogramm durch entsprechende Haushaltsansätze des Bundes und der Küstenländer erreicht werden. Um den deutschen Schiffbau kurzfristig zu stabilisieren, ist daher noch im Bundeshaushalt 1999 die Reduzierung der Zinszuschüsse auf 217 Mio. DM zurückzunehmen.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. sich gegenüber dem IWF dafür einzusetzen, daß die bestehenden Auflagen, die mit der Kreditvergabe an die asiatischen Partner verbunden sind, restriktiv angewendet werden, die Auswirkungen dieser Kredite auf die deutsche und europäische Schiffbauindustrie darzulegen und bilaterale Gespräche mit der Republik Korea mit dem Ziel einer freiwilligen Selbsteinschränkung der Schiffbaukapazitäten seitens der Republik Korea aufzunehmen,
2. sich dafür einzusetzen, daß bereits in kurzer Frist ein weltweites Abkommen geschlossen wird, um den Subventionswettkampf im internationalen Schiffbau zu beenden und bis September dieses Jahres eine erste Zwischenbilanz der diesbezüglichen Aktivitäten vorzulegen,
3. eine Fortsetzung der nationalen Fördermöglichkeiten auf Bundes- und Kommissionsebene sicherzustellen, falls bis zum Ende des Jahres 2000 dieses Übereinkommen nicht ratifiziert worden sein sollte,
4. den Wettbewerbsverzerrungen zugunsten asiatischer Anbieter, die durch die Abwertungsspirale des vergangenen Jahres in Fernost entstanden sind, kurzfristig auf nationaler Ebene durch eine gemeinsame Initiative von Bund, Küstenländern und der maritimen Wirtschaft energisch entgegenzutreten und hierzu bis zum 15. Mai 1999 einen Tätigkeitsbericht vorzulegen.

Bonn, den 22. Februar 1999

**Wolfgang Börnsen (Bönstrup)**

**Gunnar Uldall**

**Ulrich Adam**

**Dietrich Austermann**

**Otto Bernhardt**

**Susanne Jaffke**

**Thomas Kossendey**

**Dr. Martina Krogmann**

**Bernd Neumann (Bremen)**

**Volker Rühle**

**Michael von Schmude**

**Rudolf Seiters**

**Gert Willner**

**Dagmar Wöhrl**

**Peter Kurt Würzbach**

**Dr. Wolfgang Schäuble, Michael Glos und Fraktion**