

Antrag

der Abgeordneten Rolf Kutzmutz, Dr. Dietmar Bartsch, Dr. Heinrich Fink, Uwe Hiksich, Sabine Jünger, Gerhard Jüttemann, Ursula Lötzer, Dr. Christa Luft, Angela Marquardt und der Fraktion der PDS

Zukunftschancen des deutschen und europäischen Schiffbaus nachhaltig verbessern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Die Lage im Weltschiffbau-Markt hat sich im vergangenen Jahr weiter verschärft. Südkorea warb in 2000 Bestellungen für 313 Schiffe im Wert von 16,5 Mrd. Euro ein (1999: 227 Schiffe für 10,0 Mrd. Euro). Damit kontrolliert dieses Land inzwischen 40 % des gesamten Weltmarktes. Seine Werften stoßen mittlerweile an technische Kapazitätsgrenzen – nur aus diesem Grund konnte auch Japan ein Auftragswachstum von 66,7 % gegenüber dem Vorjahr verzeichnen und so seinen Weltmarktanteil bei 30 % stabilisieren. Die Werften des EU-Raumes – in den 70er und 80er Jahren noch Weltmarktführer – konnten sich nur noch 18,7 % der vergebenen Aufträge sichern. Die deutschen Werften kamen auf ein Auftragsvolumen von 5,9 Mrd. Euro, allerdings ist darunter kein einziges großes Containerschiff. Nach Containerschiffen sowie Tankern und anderen Massengut-Transportern geraten jetzt zunehmend auch Spezialschiffe, insbesondere Fähren, ins Visier der südkoreanischen Auftragsaquisition. Südkorea erreichte diese dominierende Position offensichtlich neben Wechselkursvorteilen vor allem durch Dumping. Eine Untersuchung im Auftrag der EU-Kommission von 18 konkreten nach Südkorea vergebenen Aufträgen ergab, dass in 17 Fällen davon die Preise zwischen 15 und 40 % unter marktüblichen Gestehungskosten der südkoreanischen Werften lagen. Ermöglicht wird diese Wettbewerbsverzerrung offenkundig durch staatliche Hilfen, deren Beendigung Südkorea aber im vergangenen Jahr vertraglich zugesagt hatte.
2. Die EU-Kommission, zuletzt Kommissar Lamy Mitte Februar in Seoul, interveniert zwar seit Jahren, aber erfolglos gegen diese Zustände. Aufgrund des Widerstandes von keinen oder nur geringen Schiffbau betreibenden Mitgliedstaaten kam es seitens der EU bisher weder zu effektiven handelspolitischen Schritten gegen Südkorea, noch einer Verlängerung des Ende 2000 ausgelaufenen Beihilfen-Regimes für Neubauten auf EU-Werften. Zum wiederholten Male wurde die Frist der Weiterleitung des Streites mit Südkorea an die WTO verschoben, jetzt auf Mai 2001. Auch soll erst zu diesem Zeitpunkt über eventuell modifizierte Wettbewerbshilfen innerhalb der EU entschieden werden.

3. Neben handels- und beihilfepolitischen Schritten können und müssen zur Stabilisierung der Schiffbau-Industrie aber auch die Nutzung von Synergien durch verstärkte Kooperation der betroffenen Unternehmen beitragen, wie es derzeit wieder in Japan mit der Fusion von Hitachi Zosen und NKK vorgeführt wird. Ferner müssen die Anstrengungen in den Bereichen Forschung/Entwicklung sowie bei der Qualifizierung der Belegschaften, die entsprechende Kooperation von Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen weiter verstärkt werden. Zur Erschließung neuer Arbeitsfelder für die Werftindustrie und zur Schaffung zusätzlichen Absatzes moderner Schiffe kann ebenfalls ein innerhalb der EU wie auch global umweltpolitisch rigideres Ordnungsrecht im Schiffsverkehr beitragen.
4. Die grundsätzlich bedenkenswerte Kritik der EU-Kommission an der Subventionshöhe im Schiffbau – 1998 EU-weit durchschnittlich rund 28 000 Euro pro Werft-Arbeitsplatz – wird jedoch durch die gleichzeitige Aufrechterhaltung von Kapazitätsbeschränkungen für die Unternehmen in Mecklenburg-Vorpommern bis Ende 2005 auf jährlich 327 000 cgt (compensated gross tonnage) konterkariert – zum Vergleich: 1990 lieferten die Werften auf DDR-Territorium Schiffe mit 545 041 cgt ab. Die ursprünglich zum Nachteilsausgleich für andere EU-Wettbewerber eingeführte Beschränkung der mit großzügigen öffentlichen Mitteln umgebauten ostdeutschen Werften nützt mittlerweile nur noch der fernöstlichen Konkurrenz. Von 1992 bis 1999 sank in Mecklenburg-Vorpommern die Fertigungszeit je cgt auf 37,5 %, bis 2004 wird sie sich aufgrund des technologischen Fortschritts weiter auf rund 30 % des Ausgangswertes reduzieren. Der derzeitige Personalbestand unterschreitet mit ca. 4 900 Beschäftigten die von der EU-Kommission 1995 gemachte Vorgabe von maximal 7 000 Arbeitsplätzen deutlich und wird im laufenden Jahr – anders als in Westdeutschland – voraussichtlich um weitere 2 % reduziert. Schon heute liegt die mit Schiffsneubauten technologisch mögliche Auslastung der ostdeutschen Werften aufgrund der Kapazitätsbeschränkungen nur bei ca. 75 % – das bedeutet aber steigende Fixkosten und damit sinkende Wettbewerbsfähigkeit, die wiederum durch öffentliche Subvention der laufenden Aufträge zu kompensieren versucht wird. Denn ein weiterer Personalabbau wäre nicht nur regionalpolitisch fatal, er ist wegen der bereits erfolgten rigorosen Rationalisierung auch technologisch unmöglich, es sei denn, ganze – erst mit Milliardenaufwand modernisierte – Fertigungsstandorte würden komplett aufgegeben. Insofern wäre der Wegfall oder zumindest die Modifizierung der Kapazitätsbeschränkungen nicht nur ein Beitrag zur Verbesserung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit, es würde auch den Druck nach öffentlichen Zuschüssen zur laufenden Produktion mindern.
5. Bei der Kostenverteilung nationaler Schiffbau-Beihilfen sollte künftig berücksichtigt werden, dass davon regionalpolitisch nicht in erster Linie die Werftenstandorte profitieren. Selbst bei einem Neubau sind die Werften nur zu einem Drittel an der Wertschöpfung beteiligt. Deren Großteil – und damit auch der über Schiffbau-Förderung letztlich gesicherten Arbeitsplätze – entfällt auf die Zulieferindustrie. Von deren Gesamtumsatz wurden 1999 aber rund 24 % in Baden-Württemberg, 14 % in Bayern und 12 % in Nordrhein-Westfalen erwirtschaftet, während umgekehrt auf Bremen 5 %, auf Niedersachsen 3 % und auf Mecklenburg-Vorpommern nur 2 % entfielen. Darüber hinaus profitiert die deutsche Zulieferindustrie auch davon, dass zwar Aufträge für Schiffsrümpfe zunehmend nach Fernost gehen, die Reeder jedoch nach wie vor auf vertraute Ausstattung Wert legen: 1999 realisierte sie bereits 11 % ihres Umsatzes durch Exporte nach Südkorea (zum Vergleich: 37 % in Deutschland).

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. im Rahmen der EU

- sich für die umgehende Androhung effektiver Handelssanktionen gegen Südkorea einzusetzen, sofern dessen Regierung weiterhin nicht die mit der EU im Sommer 2000 vereinbarte Anwendung marktwirtschaftlicher Grundsätze im Schiffbau („Agreed minutes“) durchsetzt,
 - sich weiter nachdrücklich für den umgehenden Wegfall der Kapazitätsbeschränkungen der ostdeutschen Werften bzw. zumindest deren Modifikation hinsichtlich Abrechnungszeitraum und Berechnungsmodus im Zuge der seinerzeit für 2001 zugestandenem Revision der Bestimmungen durch die Kommission zu verwenden,
 - die Vorbereitung eines ab Mai 2001 geltenden, den Wegfall bzw. die Modifikation der Kapazitätsbeschränkungen für die ostdeutschen Werften berücksichtigendes neuen Beihilfe-Regimes zumindest für jene Schiffbau-Bereiche mit wettbewerbsverzerrender südkoreanischer Konkurrenz vorantreiben zu helfen,
 - sich für die verschärfte Kontrolle in EU-Häfen insbesondere von Großschiffen über 10 Meter Tiefgang hinsichtlich technischem Zustand und nautischer Ausrüstung einzusetzen und auf die Durchsetzung des EU-Verkehrsminister-Ratsbeschlusses vom 20. Dezember 2000 zu bestehen, wonach Schiffen, die innerhalb von zwei Jahren mehr als zweimal wegen Mängeln festgehalten wurden, die Einfahrt in EU-Gewässer künftig zu verwehren ist;
2. sich in der Internationalen Schifffahrt-Organisation (IMO) für die verbindliche Umsetzung der Vereinbarung über die Ausmusterung einwandiger Tanker ab 2003 einzusetzen;
 3. gemeinsam mit den interessierten Bundesländern und Unternehmen die betriebliche und akademische Aus- und Fortbildung, insbesondere im ingenieurtechnischen Bereich, weiter zu verbessern;
 4. die unternehmensübergreifende und dabei projektbezogene Kooperation in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Konstruktion sowie Materialeinkauf und die damit einhergehende Entstehung von regionalen Netzwerken, wie z. B. die „Maritime Allianz Ostseeregion“ in Mecklenburg-Vorpommern, zu unterstützen;
 5. zur Finanzierung des Länder-Anteiles von Zinszuschüssen, Wettbewerbshilfen oder anderen öffentlichen Beihilfen für Schiffsbauten künftig die Länder mit maritimer Zulieferindustrie entsprechend des dortigen Wertschöpfungsanteiles mit heranzuziehen.

Berlin, den 7. März 2001

Rolf Kutzmutz
Dr. Dietmar Bartsch
Dr. Heinrich Fink
Uwe Hixsch
Sabine Jünger
Gerhard Jüttemann
Ursula Lötzer
Dr. Christa Luft
Angela Marquardt
Roland Claus und Fraktion

