

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Stenographischer Dienst und Ausschussdienst

N i e d e r s c h r i f t

Finanzausschuss

28. Sitzung

am Donnerstag, dem 14. November 2000, 18:30 Uhr,
im Sitzungszimmer des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Ursula Kähler (SPD)	Vorsitzende
Wolfgang Fuß (SPD)	
Renate Gröpel (SPD)	
Wilhelm-Karl Malerius (SPD)	in Vertretung von Holger Astrup
Günter Neugebauer (SPD)	
Hans-Jörn Arp (CDU)	
Reinhard Sager (CDU)	
Thomas Stritzl (CDU)	in Vertretung von Berndt Steincke
Dr. Trutz Graf Kerssenbrock (CDU)	in Vertretung von Rainer Wiegard
Dr. Ekkehard Klug (F.D.P.)	in Vertretung von Wolfgang Kubicki
Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	in Vertretung von Monika Heinold

Die Liste der **weiteren Anwesenden** befindet sich in der Sitzungsakte.

Die Vorsitzende, Abg. Kähler, eröffnet die Sitzung um 18:30 Uhr und stellt die **Beschlussfähigkeit** des Ausschusses fest. Die **Tagesordnung** wird gebilligt.

Einzigster Punkt der Tagesordnung:

Gespräch über die Situation und das Anliegen des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik

Auf der Grundlage der Vorlage des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik, Umdruck 15/449, umreißt Herr Dr. Schöttelndreyer die Gesamtsituation der Schiffbauindustrie im Herbst 2000 und skizziert die notwendige Dotierung des Werfthilfeprogramms.

Im Folgenden stellen die Vertreter der schleswig-holsteinischen Werften ihre jeweilige Gesamtsituation dar.

Herr Lindenau führt aus, insgesamt sei die **Lindenau-Werft** Marktführer auf dem Gebiet des Baues von umweltsicheren Doppelhüllentankern. Die Werft liefere die größten Doppelhüllentanker, die bisher in der Bundesrepublik Deutschland gefertigt worden seien. In den letzten zwei Jahren habe sich jedoch in der Akquisition nichts bewegt, was sich auch in den von Herrn Dr. Schöttelndreyer vorgetragenen Zahlen widerspiegele.

Das Unglück der „Erika“ habe zu einer steigenden Nachfrage von modernen Tankerneubauten geführt und damit seien die Koreaner im Prinzip voll ausgelastet. Dies habe dazu geführt, dass die Werft in den letzten acht Wochen fünf Neubauten habe akquirieren können, die die Werft bis Ende 2003 auslasteten. Der wesentliche Punkt sei, dass trotz der Nachfrage die Preise immer noch auf einem sehr niedrigen Niveau seien, wozu auch der Dollarkurs beigetragen habe. In die Kalkulation sei jedoch die Werfthilfe in voller Höhe eingeplant; sie werde dringend benötigt. Der Bau der akquirierten Schiffe stehe unter dem Vorbehalt der Gewährung der Wettbewerbshilfe. Die Auftraggeber bäten händeringend, die Vorbehalte abzulösen, was die Werft im Moment allerdings nicht zu leisten vermöge. Die Bitte der Werft an die Abgeordneten gehe dahin, die Mittel trotz der schwierigen Haushaltssituation zur Verfügung zu stellen, damit erstens die Schiffe gebaut werden könnten, damit zweitens die Werft stabilisiert werde und damit drittens die Werft weiter modernisiert werden könne.

Herr Sierk legt dar, dass die **Flensburger Schiffbau-Gesellschaft** in den letzten Jahren eine relativ gute Auftragslage gehabt habe. Die Belegschaft habe von 600 um 12 % auf 650 Personen aufgestockt werden können.

Nachdem der Containermarkt für die Werft preislich nicht mehr darstellbar gewesen sei, habe sich die Werft nach neuen Marktsegmenten umgeschaut und sei in den Fährschiffbereich vorgezogen. Mit diesen Schiffen habe die Werft eine sehr gute Reputation im Markt. Im Augenblick liefen sehr viele konkrete Anfragen auf; die Situation insgesamt sei dadurch gekennzeichnet, dass die Werft bis Ende 2003 ausgelastet sein könnte.

Herr Kleinke teilt mit, dass sich die **Peters-Werft** seit dem 1. September neu strukturiert habe und derzeit stark in der Akquisition sei. Über insgesamt zehn Schiffe würden ernsthaft Verhandlungen geführt. Eine Akquisition sei allerdings nur möglich, wenn die Werft Förderungen erhalte.

Herr Kahl berichtet, dass die **Kröger-Werft** in der Vergangenheit sehr erfolgreich eine Serie kleiner Containerschiffe gebaut habe. Diese Schiffe seien erforderlich, um die Riesenmengen von Containern, die die großen Containerschiffe aus Asien transportierten, im Küstenbereich der Nordsee und der Ostsee zu verteilen. Diese Schiffe umfassten eine Größe von 360 TEU-Stellplätzen. Dieses Segment sei nunmehr allerdings beendet.

Die Werft sei entwurfsmäßig in das größere Segment von bis zu 1.200 TEU-Stellplätzen vorgestoßen. In diesem Segment habe die Werft den Wettbewerbsdruck, von dem eingangs die Rede gewesen sei, verspürt. Das heißt, die Werft sei zurzeit nicht in der Lage zu kontrahieren, obwohl das Interesse immens sei, die Entwürfe zu realisieren. Die Werft könne das, was ihr preislich entgegenschlage, nicht treffen.

Herr Böttcher merkt an, die **Howaldtswerke-Deutsche Werft AG** sehe sich im Handelsschiffbereich weiterhin als Universalwerft, das heißt, sie konzentriere sich auf den Bau von Passagierschiffen, Kreuzfahrtschiffen, Ro-Ro-Fähren, Yachten und weiterhin auf Containerschiffe.

Zur Ertragslage führt er aus, dass neben den zurzeit auf der Förde wahrzunehmenden Schiffen vier weitere ähnliche Schiffe und darüber hinaus eine Großyacht von 130 m Länge im Bau seien. Weiter verfolge die Werft ein Projekt, von dem sie meine, sich wegen des gestiegenen Dollarkurses auf Containerschiffe konzentrieren zu können in der Überzeugung, ein Auftragsvolumen von 250 bis 400 Millionen DM platzieren zu können - vorausgesetzt, die Werfthilfe werde gewährt.

Herr Hitzler teilt mit, die **Hitzler-Werft** baue kleine Spezialschiffe: Schlepper, Eisbrecher, Öltankschiffe und ähnliche. In den letzten Jahren habe die Werft überwiegend Schlepper gebaut, ein Segment, in dem es erhebliche Neuentwicklungen gegeben habe. Die Schlepper seien mit wesentlich größerer Leistung ausgestattet als zuvor und gingen mehr in den Offshore-Bereich. Zur Auslastung der Werft sei der Bau von zwei Schleppern pro Jahr notwendig. Konkurrenz komme vor allen Dingen aus süd- und südwesteuropäischen Ländern. Bei den kleinen Schiffen mit einem Preis von weniger als 10 Millionen Euro könne eine Wettbewerbshilfe von nur 4,7 % eingesetzt werden. Die Wettbewerbshilfe sei aber unbedingt erforderlich, da das Preisniveau anderenfalls nicht erreichbar sei.

Herr Birr berichtet, dass die **Friedrich-Schiffswerft** in Kiel ausschließlich auf Reparaturen ausgelegt sei. Zu den zur Diskussion stehenden Thema vermöge er deshalb lediglich beizutragen, dass auch diese Werft „der Schuh drückt“: Die Werft müsse mit Aufträgen versorgt werden, und dies sei nur recht und schlecht möglich. Er könne also nur dafür werben, dass die Mitbewerber, die größeren Werften, Wettbewerbshilfe bekommen, damit sie nicht gezwungen seien, auf dem Reparaturmarkt zu „wildern“.

Die Werft sei im Übrigen sehr viel im Bereich der öffentlichen Aufträge tätig und stehe ständig im Wettbewerb mit Werften aus anderen deutschen Küstenländern. Das Lohnniveau sei - beispielsweise in Mecklenburg-Vorpommern - sehr viel niedriger in technisch hervorragend aufgerüsteten Werften. Hinzu komme, dass der Werft inzwischen Märkte im Reparaturbereich wegbrächen, weil die Bundesmarine die kleineren Schiffe außer Dienst stelle und die Werft die größeren Schiffe nicht aufnehmen könne. Vor diesem Hintergrund sei die Werft im Augenblick auf dem Weg, sich um Neubauten zu bemühen. Anfragen von Reedern, die kleinere Werften bevorzugten, lägen vor. Deshalb werde die Werft in Zukunft mit Sicherheit zu den Bittstellern um Wettbewerbshilfe gehören.

Herr to Baben teilt mit, dass die **Lübecker Maschinenbaugesellschaft** auf die Herstellung von Schwimmbaggern spezialisiert sei, die allerdings nicht auf einer Werft auf dem Firmengelände gebaut würden; seine Firma sei vielmehr Architekt und Komponentenlieferant. Am liebsten arbeite die Firma mit schleswig-holsteinischen Firmen zusammen. Konkurrenten für die Produkte seien holländische Werften. Die Kunden, vor allen Dingen diejenigen aus Südostasien sähen es gern, wenn die deutschen Produkte von einer schleswig-holsteinischen Werft geliefert werden könnten. Zur Fortsetzung der Akquisitionstätigkeit, die die Firma zusammen mit schleswig-holsteinischen Werften in den letzten Jahren in die Wege geleitet habe, sei es notwendig, im Kostenbereich wettbewerbsfähig zu sein. Deshalb sei die Zusammenarbeit im eigenen Land nur möglich, wenn das Land die Werften unterstütze.

Herr Bellmann führt für **HDW-Nobiskrug** aus, aufgrund der Probleme der Werften im Jahr 1987 sei man zu einer gewissen Diversifikation sowie dazu gezwungen gewesen, sich auf den Bereich Umbauten und Reparaturen im Schiffbau zu beschränken. Diese Auflagen seien im Jahr 1998 ausgelaufen. Man habe festgestellt, dass der Werft zunehmend - bis hin zur katastrophalen Lage auf dem Reparatur- und Umbaumarkt - aus Osteuropa, insbesondere aus Polen und Estland, aber auch aus Dänemark mit verstärkten Kapazitäten das Leben erschwert werde. Um eine Grundaustlastung der Werft und sichere Arbeitsplätze im Raum Rendsburg zu schaffen, habe man sich entschlossen, auch in den Neubaubereich hineinzugehen. Zurzeit fehle ein Langlieger; man habe eine Luxusyacht gebaut und sie sei abgeliefert worden. Die Werft sei sehr stark in Projekte involviert und rechne auch damit, zu einem Abschluss zu kommen. Benötigt werde dafür aber die Wettbewerbshilfe.

Herr Rathjens berichtet, die **Flender-Werft**, die 800 Mitarbeiter beschäftige, habe in der Vergangenheit viele Containerschiffe gebaut und sei nunmehr zu schnellen und anspruchsvollen Fährschiffen umgeschwenkt. Der Auftragsbestand reiche bis 2002. Die Werft habe die einmalige Chance, noch in diesem Jahr Aufträge für etwa 600 Millionen DM abzuschließen. Diejenigen Werften, die bis Ende dieses Jahres keine Verträge abgeschlossen haben, mit denen sie bis 2003 ausgelastet seien, würden „wahnsinnige Schwierigkeiten“ haben, vom nächsten Jahr an, wenn es keine Wettbewerbshilfen mehr gebe, neue Aufträge zu akquirieren. Handelsschiffe könnten ohne Wettbewerbshilfe nicht hereingenommen werden, und deshalb plädiere auch die Flender-Werft dafür, es sich gut zu überlegen, ob es sich Schleswig-Holstein als einziges Küstenland leisten könne, keine Wettbewerbshilfe zu geben. Herr Dr. Schöttelndreyer habe ausgeführt, dass alle anderen Küstenländer Wettbewerbshilfe gewährten. Es gebe sogar Länder, die sich dahin geäußert haben, von Schleswig-Holstein nicht in Anspruch genommene Fördermittel des Bundes zu übernehmen.

Abg. Dr. Klug fragt M Dr. Rohwer nach dessen Beurteilung des Kernproblems, dass sich Schleswig-Holstein bei der Kofinanzierung der Wettbewerbshilfe anders verhalte als die übrigen Küstenländer mit dem Ergebnis, dass es zu erheblichen einseitigen Belastungen des Landes komme.

Abg. Neugebauer spricht die Situation bei der EU in Brüssel an und erkundigt sich nach der entsprechenden Einschätzung des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik. - Herr Dr. Schöttelndreyer antwortet, er habe bereits in seinem Eingangs-Statement darauf hingewiesen, dass sich Mario Monti, der für den europäischen Wettbewerb zuständig sei, nach der letzten Ministerratssitzung in der Weise geäußert habe, dass die Verhandlungen mit Korea in jedem Fall weitergeführt werden sollen, dass aber eine Fortzahlung der Produktionsbeihilfen in Europa nach 2003 nicht in Betracht komme. Mario Monti habe in Berlin in der letzten Wo-

che diesen Standpunkt bekräftigt. Erkki Liikanen sei für den Bereich Industrie und Unternehmen zuständig und habe inzwischen drei Berichte vorgelegt, die sämtlich darin gipfeln, dass Korea derzeit 30 % unter den eigenen Kosten anbiete, weil alle Finanzkosten nicht von den Werften übernommen würden. Gleichwohl habe sich Erkki Liikanen für neutral erklärt und sich dahin geäußert, dass die Kommission als Kollegialgremium entscheide. Pascal Lamy, der für den Außenhandel zuständig sei und unter dessen Regie die Verhandlungen mit Korea geführt werden, habe sich zu diesem Thema nicht geäußert, sondern lediglich ausgeführt, dass man zwei bis zweieinhalb Jahre für die Verhandlungen benötige, um zu einem Vertragsabschluss zu kommen, der es wahrscheinlich China und Japan ermögliche, ihm beizutreten. Sein Argument sei, dass Korea nicht lange werde durchhalten können. Alle anderen Kommissare hätten sich derzeit nicht öffentlich geäußert.

Herr Dr. Schöttelndreyer schließt mit dem Bemerkten, es sei in jedem Fall damit zu rechnen, dass die Produktionsbeihilfen ausliefen.

Abg. Stritzl möchte wissen, ob der Verband das, was er gegenüber dem Ausschuss geäußert habe, auch der Regierung vorgetragen habe, und fragt M Dr. Rohwer, ob die Wünsche der Werften unter Beachtung der bisherigen Schlüsselzuweisungen finanzierbar seien und ob unter Zugrundelegung der bisherigen Schlüsselzuweisungen bei Aufstockung der Werftenhilfe auf das gewünschte Niveau alle hier dargelegten Umsatzsteigerungen auch wirklich erzielbar wären. In diesem Zusammenhang interessiere ihn, welche Umsatzhöhe insgesamt zur Diskussion stehe, wenn die Werftenhilfe in vollem Umfang zur Verfügung stünde.

Abg. Hentschel fragt, ob die Erwartungen der Werften auf eine einmalige Aktion hinausliefen, weil doch von einem Ende der Werftenhilfe ausgegangen werde, oder ob es sich um eine auf Dauer ausgerichtete Erwartung handele. Weiter erkundigt er sich danach, ob sich der Verband in Berlin für eine hälftige Beteiligung des Bundes und der Länder ausgesprochen habe. Angesichts des in Schleswig-Holstein größten Anteils der Werften im Verhältnis zur Landesgröße sei bei der bisherigen Regelung die relative Belastung des Landeshaushalts Schleswig-Holstein wesentlich größer als die der anderen Bundesländer.

Herr Dr. Schöttelndreyer führt aus, der Anteil Schleswig-Holsteins an der Gesamtproduktion betrage 25 %, und das sei auch die Größenordnung der Bundesmittel, die dem Land zustehe.

Zur Anteilsverteilung merkt Herr Dr. Schöttelndreyer an, dass der Bund zunächst mit der Begründung, dass der Export Bundesangelegenheit sei, zwei Drittel getragen habe. Danach habe es über kurze Zeit eine hälftige Beteiligung gegeben, und nach dem föderalen Konsolidierungskonzept, in dem sich der Bund „über den Tisch gezogen“ gefühlt habe, sei die Anteils-

verteilung auf ein Drittel für den Bund und zwei Drittel für die Länder verändert worden. Die Werften hätten seinerzeit zwei Versuche unternommen, diese Verteilung zu ändern, und in beiden Fällen habe sich der Verband „die Finger verbrannt“. Bundeswirtschaftsminister Rexrodt habe sich dahin geäußert, dies gehe die Werften „einen feuchten Kehricht an“, sie sollten gefälligst Schiffe bauen.

Zu der von Abg. Hentschel angesprochenen Frage, ob es sich um eine einmalige oder eine Dauerbelastung handele, habe er bereits auf das Nein von Mario Monti hingewiesen. Mit welcher Rigorosität Mario Monti vorgehe, werde am Beispiel Mecklenburg-Vorpommern deutlich, wo jede zu viel gebaute Tonne mit einer Strafe geahndet werde. Es handele sich - so betont Herr Dr. Schöttelndreyer - um ein Dreijahrespaket und nach Auffassung der Kommission genügten drei Jahre zum Ausphasen. Vor diesem Hintergrund habe der Verband die Argumentation umgedreht und von der Kommission gefordert, innerhalb von drei Jahren einen Vertrag auf den Tisch zu legen, damit für die deutschen Werften ähnliche Verhältnisse gegeben seien wie für die Wettbewerber.

Mit anderen Worten: Die jetzt bewilligten Mittel hätten eine Zeitwirkung von drei Jahren. In dieser Zeit sei mit weitgehend ausgelasteten Werften die notwendige Modernisierung, Rationalisierung, Forschung und Entwicklung zu schaffen. 720 Millionen DM umfasse das gesamte Programm, 240 Millionen DM habe der Bund zur Verfügung gestellt. Von den verbleibenden 480 Millionen DM entfielen 120 Millionen DM auf das Land Schleswig-Holstein. Über die Auszahlung sei damit noch nichts gesagt; bekannt sei, dass der Bund das Jahr 2004 in die Betrachtung einbeziehe. Dies stehe auch nicht im Widerspruch zu der Verordnung der EU. Wann das Geld ausgezahlt werde, sei gleichgültig, entscheidend sei, dass das Schiff nicht nach dem 31. Dezember 2003 abgeliefert werde.

Abg. Arp fragt, ob ein eventueller Alleingang Schleswig-Holsteins ein erstmaliges Vorkommnis wäre, und möchte weiter wissen, ob das Land Schleswig-Holstein die Komplementärmittel in den letzten drei Jahren in vollem Umfang in Anspruch genommen habe. Die Nachschiebeliste weise lediglich 5 Millionen DM aus, erforderlich seien aber doch 20 Millionen DM. Abg. Arp geht abschließend auf die Ausführungen von Abg. Hentschel ein und stellt heraus, dass Schleswig-Holstein mit den meisten Arbeitsplätzen der Küstenländer auf dem Schiffbausektor das größte Finanzvolumen aufbringen müsse.

Abg. Gröpel fragt, welches zusätzliche Wettbewerbsvolumen nach Einschätzung der Werften für die Akquisition von Aufträgen in den verbleibenden sechs Wochen des Jahres 2000 erforderlich sei.

Herr Dr. Schöttelndreyer stellt heraus, dass die Antwort auf die Frage der Abg. Gröpel „Kaffeersatzleserei“ darstelle. Richtig sei, dass für die Akquisition von Aufträgen lediglich noch sechs Wochen verblieben, richtig sei aber auch, dass die letzten sechs Wochen eines Jahres der abschlussstärkste Zeitbereich für die Werftindustrie sei, was sich unter anderem damit erkläre, dass der 31. Dezember ein wichtiger Steuertermin sei.

Die Schätzung laufe also auf ein Auftragsvolumen zum Ende des Jahres 2000 in der Größenordnung von 20 Milliarden DM hinaus; in diesem Jahr seien per 30. September Aufträge in der Größenordnung von 5,7 Milliarden DM fest in den Auftragsbüchern. Für die Zeit vom 1. Oktober bis zum 31. Dezember 2000 würden Aufträge von insgesamt 8,7 Milliarden DM erwartet. Aussagen über die Verteilung auf die einzelnen Bundesländer seien derzeit nicht möglich.

Weil die Auftragsituation insgesamt ungewiss sei, könne ein Endbetrag nicht festgelegt werden. Diejenigen Aufträge, die die Werften erreichten, würden mit einer Wettbewerbshilfe in Höhe von 7 % abgesichert. Die Schätzung für das Auftragsvolumen innerhalb Schleswig-Holsteins belaufe sich - sehr optimistisch gerechnet - auf 1,4 Milliarden DM.

Die Werftindustrie habe den Haushaltsausschuss des Bundestages um eine Erhöhung der Wettbewerbshilfe gebeten, da sich die soeben vorgetragenen Zahlen mit dem 720-Millionen DM-Programm nicht abarbeiten ließen. Die Berechnung des Bundeswirtschaftsministeriums für eine Erhöhung liege bei 80 Millionen DM Bundesmitteln, die der Werftindustrie eher bei 100 Millionen DM. Ob sich der Haushaltsausschuss des Bundestages in der Lage sehe, sich gegen den erklärten Willen des Bundesfinanzministers, der als „der starke Mann“ gelte, durchzusetzen, sei eine andere Frage.

Herr Rathjens ergänzt, dass die Flender-Werft auf dem Gebiet der Akquisition tätig gewesen sei, dass die Aufträge aber unter dem Vorbehalt der Wettbewerbshilfe stehen. Herr Sierk fügt hinzu, dass die Flensburger Schiffbaugesellschaft derzeit über ein Auftragsvolumen von 550 Millionen DM verhandele. Für Aufträge vom Sommer dieses Jahres in Höhe von 150 Millionen DM liege noch keine Plafondzusage vor. Damit ergäben sich für das Jahr 2000 Aufträge in der Größenordnung von insgesamt 700 Millionen DM, die bis Ende 2003 erledigt sein müssten.

Abg. Stritzl erkundigt sich nach dem Umsatzvolumen insgesamt und fragt, ob der im Verlauf der Diskussion genannte Betrag ausreiche, um die bisherige Plafondierung auszufüllen. Weiter möchte er wissen, ob es bezüglich der Schlüsselverteilung schon Abstimmungsgespräche mit dem Ministerium gegeben habe.

Abg. Dr. Klug spricht den Betrag von 3,6 Milliarden DM an und fragt, ob es zumindest eine grobe Schätzung gebe, was sich aus einem solchen nicht gerade geringen Volumen für das Land an Rückflüssen aus dem Steueraufkommen ergebe.

Herr Dr. Schöttelndreyer nimmt Stellung zum Steueraufkommen und verweist auf die vom belgischen Consultant Policy Research Corporation im Oktober im Auftrag des Verbandes erarbeitete Vorstudie zu den gesamtwirtschaftlichen Wirkungen des maritimen Clusters in Deutschland, die den finanzpolitischen Sprechern vorliege: Auf Schleswig-Holstein entfalle im Jahre 1997 bei einem 25-%-Schlüssel ein Handelsschiffneubau-Umsatz in Höhe von 1,4 Milliarden DM. Die reine Wertschöpfung betrage rund 500 Millionen DM und die Wettbewerbshilfe dafür liege bei 100 Millionen DM.

Der Consultant unterscheide zwischen direkten und indirekten Rückflüssen. Bei einem Umsatz von 1,4 Milliarden DM lägen die direkten Rückflüsse bei rund 415 Millionen DM: Investitionen 40 Millionen DM, privater Konsum 167 Millionen DM, öffentliche Hand 208 Millionen DM. An indirekten Rückflüssen - sie beträfen auch andere Bundesländer wie beispielsweise Bayern oder Baden-Württemberg - kämen 643 Millionen DM dazu.

Die direkten und die indirekten Rückflüsse - so fasst Herr Dr. Schöttelndreyer zusammen - betrügen insgesamt 1 Milliarde DM bei einem Umsatz von 1,4 Milliarden DM - und dies bei einem Einsatz von 100 Millionen DM von Wettbewerbshilfe, gesplittet zu zwei Dritteln auf Schleswig-Holstein und zu einem Drittel auf den Bund.

Abg. Dr. Graf Kerssenbrock spricht das Alternativszenario der Perspektiven mit den akquirierten Aufträgen an, die unter dem Vorbehalt der Wettbewerbshilfe stehen, und fragt, wie viel von diesen Aufträgen übrig bliebe, und außerdem bittet er um eine Beschreibung der Situation, wenn alles bei Null verbliebe.

Abg. Hentschel merkt zur Subventionierung an, dass das Land in den letzten Jahren maximal 40 Millionen DM bereitgestellt habe. Bei 6.000 Werftarbeitsplätzen errechne sich eine Subventionierung von rund 7.000 DM pro Arbeitsplatz; im Steinkohlenbergbau liege der Betrag mit rund 100.000 DM bei dem 15fachen. Er halte es allerdings für illusionär, die im Verlaufe der Diskussion angesprochenen Beträge im Landeshaushalt bereitstellen zu können, betont aber, dass man guten Willens sei, etwas zu tun.

Herr Dr. Schöttelndreyer merkt dazu an, dass das Land Schleswig-Holstein bisher dankenswerterweise 60 Millionen DM bereitgestellt habe; zusammen mit den 30 Millionen DM des Bundes sei damit ein Produktionsvolumen von 1,3 Milliarden DM zu erreichen, während das

Maximalvolumen 3,6 Milliarden DM ausmache. Wenn das Land das 720-Millionen-DM-Programm des Bundes mittrage, zu den 60 Millionen DM weitere 60 Millionen DM dazulege und 60 Millionen DM vom Bund erhalte, könne damit ein Volumen von 2,6 Milliarden DM gefördert werden.

Abg. Neugebauer greift eine Bemerkung von Herrn Dr. Schöttelndreyer auf und stellt heraus, dass Schleswig-Holstein als das zweitärmste Land seit dem Regierungswechsel im Jahre 1988 mehr als 800 Millionen DM an Wettbewerbshilfe zur Verfügung gestellt und mehr als 400 Millionen DM durch Bürgschaftszusagen verloren habe. Er habe den Eindruck, dass die Nachfrage nach Neubauten erfreulicherweise noch nie so groß wie heute gewesen sei, und fragt, ob dies Ausdruck einer bestimmten Entwicklung auf dem Schiffbausektor sei oder ob es etwas mit dem „magischen Datum“ 2001 zu tun habe.

Herr Dr. Schöttelndreyer antwortet, dass die Nachfrage in der Tat etwas mit diesem Datum zu tun habe und mit dem Begriff „Ausverkaufseffekt“ zu umschreiben sei. Dieser Effekt sei nicht neu. Er sei bekannt aus dem Jahr 1995, als man auf das Inkrafttreten des OECD-Abkommens gewartet habe; seinerzeit habe das Auftragsvolumen 13 Milliarden DM betragen. Die Reeder gingen davon aus, dass vom Jahr 2001 an die Wettbewerbshilfe wegfallen und dass sie dann 7 % draufzahlen müssten. Der Betrag von 3,6 Milliarden DM sei in der Tat auf ein Dreijahresprogramm abgestellt und mit einer positiven Entscheidung bezüglich der von der Werftindustrie erbetenen Wettbewerbshilfe stelle der Souverän die Weichen für die nächsten drei Jahre. Ein so genanntes Horrorszenario werde allerdings nicht gleich eintreten, da Aufträge für das Jahr 2001 angesichts der zur Verfügung gestellten 60 Millionen DM hereinzubekommen seien. Im Jahr 2002 werde es dann allerdings „dünn“ werden, und er gehe nicht davon aus, dass die Preise im Jahr 2003 steigen werden. Der Ministerrat in Brüssel habe sich auf diese Dreijahresphase eingestellt, um der Politik eine Chance zu geben, zwischen der EU und Korea eine Einigung zu erzielen.

Herr Rathjens merkt zu den Fragen des Abg. Dr. Graf Kerksenbrock und des Abg. Hentschel an, dass sich die Lage doch ein bisschen ernster darstelle für den Fall, dass die Wettbewerbshilfe nicht gewährt werde. Nahezu alle Handelsschiffswerften - mit Ausnahme von HDW - hätten fast stets Wettbewerbshilfe von 7 % erhalten und keine dieser Werften habe üppige Gewinne gemacht. Wenn diese Werften künftig keine oder eine sehr eingeschränkte Wettbewerbshilfe erhielten, seien sie überhaupt nicht in der Lage, Aufträge abzuschließen.

Herr Lindenau führt ergänzend aus, dass 95 % aller Aufträge Korea erhalte. Die augenblicklich gute Auftragslage finde ihre Begründung im derzeitigen Dollarkurs. Dass die Werften so lange durchgehalten haben, sei ausschließlich der Wettbewerbshilfe zu verdanken. Es wäre

geradezu fatal, sie einzustellen und damit die Modernisierung der Werften, die Hilfe zur Selbsthilfe, leistungsfähige Produkte und Hightech in allen Bereichen zu gefährden.

Zu den Ausführungen von Abg. Hentschel merkt Herr Lindenau an, dass es neben den 6.000 in der Werftindustrie Beschäftigten 15.000 bis 20.000 indirekt Beschäftigte gebe. Die Wertschöpfung liege bei 35 bis 38 %, der Rest komme aus der Zulieferindustrie.

M Dr. Rohwer führt aus, innerhalb der Landesregierung und nach seinem Eindruck auch innerhalb des Ausschusses bestehe Einigkeit darüber, dass die Wettbewerbshilfe bisher erforderlich gewesen sei und auch im Moment erforderlich sei, um die schleswig-holsteinischen Werften im verzerrten Wettbewerb zu unterstützen. Subventionen seien wichtig, wenn der Wettbewerb verzerrt sei und nur mit deren Hilfe eine Anpassung - mit Blick auf Arbeitsplätze, auf Technologien und auf Steuereinnahmen - vorgenommen werden könne. Nach vielen Gesprächen mit Vertretern der Schiffbauindustrie sei er der Überzeugung, dass die gegenwärtige Auftragslage und die zu erwartenden Aufträge die hohe Ausschöpfung der Wettbewerbshilfe rechtfertigten. Es gehe im Kern nunmehr darum, den im Haushaltsentwurf 2001 ausgewiesenen Betrag von 60 Millionen DM um einen Betrag zu erhöhen, der es einerseits den Werften ermögliche, die erforderliche Akquisition vorzunehmen, der andererseits aber auch für das Land finanzierbar sei. Es handele sich somit um eine Prioritätensetzung. Zu erinnern sei in diesem Zusammenhang allerdings auch daran, dass der Betrag von 60 Millionen DM den doppelten Betrag darstelle, den das Land Schleswig-Holstein für die Technologieförderung des gesamten Landes zur Verfügung stelle.

Wenn man unterstelle, dass der Anteil Schleswig-Holsteins am deutschen Schiffbau 25 % ausmache, werde ein Betrag von 120 Millionen DM gebraucht; bei einem Anteil von 20 % wären es 96 Millionen DM. Der Verteilerschlüssel von einem Drittel zu zwei Dritteln zwischen Bund und Land sei - so betont M Dr. Rohwer - unter dem Aspekt des Multiplikators und der Wirtschaftswirkungen zwar nicht gerechtfertigt, im Moment aber nicht änderbar. Die Landesregierung habe deshalb heute in der Nachschiebeliste dem Parlament den Vorschlag gemacht, die Wettbewerbshilfe von 60 Millionen DM auf 80 Millionen DM zu erhöhen, verteilt auf mehrere VE-Tranchen bis 2005, verbunden mit dem Vorschlag, die Bugwelle von nicht erledigten Zahlungen dadurch abzubauen, dass 5 Millionen DM auf das Jahr 2000 vorgezogen werden. Dieser Vorschlag sei der Landesregierung gerade angesichts der Kürzungen bei Förderprogrammen nicht leicht gefallen, sie habe sie allerdings getroffen in der Überzeugung, dass diese Summe im Blick auf die aktuellen Probleme des Schiffbaus, vor allen Dingen aber mit Blick auf die wichtigen Akquisitionen in den nächsten drei Jahren erforderlich sei.

Abg. Gröpel führt aus, die Diskussion um Kürzungen innerhalb der Förderprogramme, die allgemeine Haushaltslage und die unterschiedlichsten Interessen innerhalb der Fraktionen machten es nicht gerade leicht, den Ansatz für die Wettbewerbshilfe um 20 Millionen DM aufzustocken.

Abg. Arp steht auf dem Standpunkt, dass die Diskussion nicht auf die Situation im Haushaltsjahr 2001 beschränkt werden dürfe, da sich die Haushaltssituation nach Aussagen der Landesregierung in den Folgejahren wesentlich besser darstellen werde. M Dr. Rohwer merkt dazu an, dass den Werften dann in besonderer Weise geholfen werde, wenn rückwirkend für das laufende Haushaltsjahr der Betrag von 5 Millionen DM freigegeben und auch ausgeschöpft werde, um in diesem Jahr noch liquiditätsmäßige Vorteile zu haben. Der mit dem Erhöhungsbetrag von 20 Millionen DM zu erzielende Effekt komme bei den Werften - verteilt über mehrere Jahre - für Aufträge an, die in diesem Jahr akquiriert werden.

Abg. Hentschel spricht die mittelfristige Finanzplanung an und zeigt auf, dass für die Jahre 2002 bis 2004 noch jeweils eine globale Minderausgabe in Höhe von 300 Millionen DM vorgesehen sei. Weiter hebt Abg. Hentschel auf die Relationen ab und merkt an, dass die Gesamtzahl der Arbeitsplätze in der Werftindustrie 1,5 % der Arbeitnehmer in Schleswig-Holstein ausmache; die übrigen 98,5 % der Arbeitnehmer müssten in der Landespolitik jedoch auch Berücksichtigung finden.

Über das Ergebnis der Kabinettsberatungen sei die Fraktion dahin unterrichtet worden, dass Kürzungen in der Größenordnung von weiteren 50 Millionen DM und erheblichen Millionenbeträgen für die Kofinanzierung von Europaprogrammen vorgesehen worden seien. Abg. Hentschel spricht von einer „ganz schwierigen Operation“, erklärt aber, sich dafür einzusetzen, dass die Fraktion die von M Dr. Rohwer vorgestellte Erhöhung mittrage.

Abg. Stritzl erkundigt sich danach, inwieweit die dargestellten Überlegungen für die Werften eine wirkliche Hilfe bedeuteten. Nach seiner Überzeugung gebe es jedenfalls in der Region, die sich durch eine hohe technologische Qualität auszeichne, keine Alternative zu dem Werftenpotenzial und damit zu den Werftarbeitsplätzen.

Abg. Dr. Klug nimmt Bezug auf eine Meldung in den „Kieler Nachrichten“ und betont, dass sich das Parlament noch voll im Haushaltsverfahren befinde und dass der Haushaltsentwurf 2001 erst Mitte Dezember in zweiter Lesung verabschiedet werde. Seine Fraktion werde alles daransetzen, eine volle Ausschöpfung der Kofinanzierung im Rahmen der Wettbewerbshilfe zu erreichen und werde über den Änderungsvorschlag der Landesregierung hinausgehen.

Herr Dr. Schöttelndreyer merkt an, dass das 720-Millionen-DM-Programm voll ausgeschöpft sei, was zur Folge habe, dass statt der 80 Millionen DM 120 Millionen DM aufgebracht werden müssten. Die Freigabe von Bundesmitteln in Höhe von 20 Millionen DM würde den Wettbewerb zwischen den Regionen weiter verschärfen, da diejenigen sie bekämen, die über Aufträge verfügten und bei denen eine Kofinanzierung gewährleistet sei.

Abschließend spricht Herr Dr. Schöttelndreyer die mit je 7.000 DM subventionierten Arbeitsplätze in Schleswig-Holstein an und verweist darauf, dass Auftraggeber ein Schiff für denselben Preis in einem anderen Bundesland, im übrigen Europa oder gar in Korea erhalten könne. Neu zu schaffende Arbeitsplätze kosteten dagegen ein Mehrfaches. Weiter verweist Herr Dr. Schöttelndreyer in diesem Zusammenhang auf die Arbeitsplätze in der Zulieferindustrie. Werde die Wettbewerbshilfe nicht in vollem Umfang gewährt, werde letztlich auf Aufträge in der Größenordnung von nahezu 1 Milliarde DM verzichtet. Dieser Betrag mache eine Jahresproduktion aus. Vor diesem Hintergrund und angesichts des Fehlens von Alternativen müsse vom Souverän eine positive Entscheidung getroffen werden.

Die Vorsitzende schließt die Sitzung um 20:30 Uhr.

gez. U. Kähler

Vorsitzende

gez. R. Breitkopf

Geschäfts- und Protokollführer