



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Uwe Eichelberg (CDU)

und

Antwort

der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Werftenpolitik des Landes

Vorbemerkung des Fragestellers

Die europäische Werftenindustrie befindet sich seit Jahren in einem Strukturwandel durch den weltweiten, teilweise ruinösen Wettbewerb. Wie beim Bergbau und in der Landwirtschaft hat die Politik den Strukturwandel unterstützt, wohlwissend, dass nicht alle Arbeitsplätze gerade, im Handelsschiffbau, erhalten bleiben können.

Abweichend von den übrigen Ländern Europas und den übrigen Bundesländern hat die Landesregierung nur anteilig die Werftenhilfe als Instrument genutzt.

1. Was war und ist das Ziel der Landesregierung für die Unterstützung des Strukturwandels im Schiffbau?

Die Landesregierung hat sich stets dafür eingesetzt, dass sich die im Lande befindlichen Werftbetriebe bedarfsorientiert am Weltmarkt ausrichten. Hierzu gehört in erster Linie die Schaffung wettbewerbsfähiger Kapazitäten/Anlagen mit der Ausrichtung auf Spezialschiffbau, wie beispielsweise den Bau von

Fähren, Produktentankern, Kreuzfahrt- und Ro-Ro-Schiffen.

Mit der Entwicklung zum hochtechnologischen Spezialschiffbau sollte die Abkopplung von dem nicht mehr kostendeckend zu betreibenden Massenschiffbau erreicht werden. Zur Unterstützung dieses Ziels hat sich die Landesregierung seit Jahren gegenüber der Bundesregierung dafür eingesetzt, die bestehenden F+E-Programme für den Schiffbau ausreichend mit Fördermitteln auszustatten und die Verfahrensregelungen zu vereinfachen.

Im Rahmen des Strukturwandels im Schiffbau hat die Landesregierung stets gefordert, dass sich die schleswig-holsteinischen Werften zu größeren Kooperationseinheiten unter Einbindung der Zulieferindustrie zusammen schließen mögen. Ziel war und ist es, Synergieeffekte unter Kostengesichtspunkten zu erreichen.

Weitere Einzelheiten sind dem Bericht der Landesregierung vom 27. November 2001 zur „Zukunft der maritimen Wirtschaft – Zukunft der Schiffbauindustrie“ (Drs. 15/1414) zu entnehmen.

Die Landesregierung hat darüber hinaus im Rahmen ihrer schiffbaupolitischen Gespräche, insbesondere mit Bezug auf die asiatischen Dumpingmethoden, immer wieder gefordert, dass es auf internationaler Ebene endlich zu ausgewogenen Wettbewerbsverhältnissen im Weltschiffbau kommen muss. Erfreulich ist, dass der EU-Ministerrat diesen Forderungen nachgekommen ist und erst kürzlich bestimmte Abwehrmechanismen für einen begrenzten Zeitraum beschlossen hat. In einer Art Doppelstrategie soll im Rahmen einer Klage vor der Welthandelsorganisation das preisschädigende Verhalten Koreas künftig unterbunden werden. Bei einem Scheitern der letztmalig zu führenden Gespräche mit Korea werden für den Zeitraum des Klageverfahrens befristete Schiffbauhilfen für bestimmte Marktsegmente wieder zugelassen.

2. Welche Instrumente hat die Landesregierung eingesetzt und welche Veränderungen hat sie im Laufe der Zeit bei der Nutzung der wirtschaftspolitischen Instrumente vorgenommen?

Die Landesregierung hat durch das gemeinsam mit dem Bund aufgestellte Wettbewerbshilfeprogramm sowie ihr eigenes Bürgschaftsinstrumentarium zur Absicherung der Beschäftigung auf den Werften maßgeblich beigetragen. Veränderungen ergaben sich insoweit, als die Bundesregierung den Verteilschlüssel von ursprünglich 2/3-Anteil für den Bund und 1/3-Anteil für die Länder sukzessive zu Lasten der Länder auf heute 1/3-Bundesanteil und 2/3 Komplementärmittel der Länder verändert hat.

Im Zuge der Anwendung der Bürgschaftsrichtlinie sind aufgrund der EU-Regularien 100%ige Landesbürgschaften auch im Wege der Ausnahme nicht mehr möglich. Bürgschaftsübernahmen erfolgen unter der Maßgabe, dass die Kreditgeber einen Selbstbehalt von mindestens 20% tragen.

Die Werften wurden darüber hinaus zur Förderung ihrer Investitionen im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ und unter Beachtung der beihilfenrechtlichen Vorgaben durch Zuschüsse sowie Bürgschaften unterstützt.

3. Warum hat sie die Werftenhilfe nicht voll genutzt?

Trotz der Widerstände der Küstenländer hat der Bund den Verteilschlüssel zu seinen Gunsten geändert. Aufgrund der höheren Länderanteile sah sich Schleswig-Holstein im Hinblick auf die angespannte Finanzsituation nicht mehr in der Lage, die vollen Komplementärmittel bereitzustellen. Die Landesregierung hat jedoch unter Anwendung eines modifizierten Verteilschlüssels jeweils anteilige Wettbewerbshilfe in den einzelnen Tranchen zur Verfügung gestellt. Von 1987 bis Ende 2001 hat das Land für die schleswig-holsteinischen Werften rd. 236 Mio. € Wettbewerbshilfemittel aufgebracht.

4. Hat sie im Verbund mit den übrigen Ländern Druck auf die Bundesregierung ausgeübt, um eine 50%-Beteiligung des Bundes zu erreichen? Welche Maßnahmen wurden dazu konkret ergriffen?

Insbesondere über Beschlüsse der jährlichen Küstenwirtschaftsministerkonferenzen und gemeinsame Forderungsschreiben hat Schleswig-Holstein in Allianz mit den anderen norddeutschen Ländern massiven Druck auf den Bund ausgeübt, wieder einen höheren Anteil am Wettbewerbshilfeprogramm zu übernehmen. Parallel dazu hat die Landesregierung dieser Forderung im Rahmen zahlreicher Veranstaltungen und Aktionen mit den Werftunternehmen, Betriebsräten, Bundestagsabgeordneten usw. offensiv Nachdruck verliehen.

5. Nach welchen Kriterien wurden Bürgschaften an die Werften gewährt?

Die Kriterien für die Vergabe von Landesbürgschaften richten sich nach der Landeshaushaltsordnung, der Bürgschaftsrichtlinie des Landes sowie den EU-rechtlichen Vorgaben. Danach dürfen Bürgschaften nur gewährt werden, sofern die betriebswirtschaftliche Tragfähigkeit des Projektes plausibel belegt ist und die Rückführbarkeit des zu verbürgenden Kredites gesichert erscheint.

6. Wie wurden Bürgschaften vertraglich und zweckgerichtet abgesichert?

Bürgschaften des Landes werden auf der Grundlage geschlossener Kreditverträge und darin vereinbarter Sicherheiten sowie ggf. unter zusätzlichen, auf den jeweiligen Einzelfall abgestellten Auflagen und Bedingungen gewährt.