



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen



Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

Drucksache / Bremische Bürgerschaft, Landtag 9. Wahlperiode, 1975-1976

07.03.1977 - Drucksache 9/451

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

Mitteilung des Senats

Maßnahmenkatalog für die Schiffbauindustrie

I.

Nachdem sich die Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren der norddeutschen Küstenländer und Berlins bereits im Jahre 1976 sehr intensiv mit der Lage der Schiffbauindustrie befaßt hat und bereits einige Sofortmaßnahmen zur Verbesserung der Situation der deutschen Schiffbauindustrie eingeleitet werden konnten, sind sie der Auffassung, daß neben der Fortführung der bisherigen Schiffbau- und Schifffahrtspolitik mittelfristig zusätzliche Maßnahmen notwendig sind, um die Werften in den schwierigen Jahren zunächst bis einschließlich 1980 zu flankieren.

Wegen der engen Verflechtung der Schiffbaupolitik mit der Seeschifffahrtspflege sind u. a. im Rahmen der Seeschifffahrtspflege neue Akzente zu setzen, die im übrigen den Grundsätzen für die Förderung der deutschen Seeschifffahrt im Hinblick auf die Verbesserung der Struktur und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Handelsflotte sowie der Beschäftigungslage der deutschen Werftindustrie aus Mitteln des Bundes Rechnung tragen (Grundsätze des BMV vom 17. Mai 1965).

Die nach Auffassung der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren der norddeutschen Küstenländer und Berlins erforderlichen Maßnahmen zur Gewährleistung einer Mindestbeschäftigung sind in der beigelegten Entschließung der Konferenz vom 10. Februar 1977 aufgeführt.

II.

Die Regierungschefs der vier norddeutschen Länder haben am 2. März 1977 in der Konferenz Norddeutschland zustimmend von der vorgenannten Entschließung Kenntnis genommen und beschlossen, im Sinne dieser Entschließung Gespräche mit der Bundesregierung zu führen, um umgehend Hilfsmaßnahmen für die Werften zu erreichen.

III.

Die Deputationen für Wirtschaft und Außenhandel und für Arbeit und Wiedergutmachung haben von dem Maßnahmenkatalog Kenntnis genommen.

IV.

Der Senat bittet die Bürgerschaft (Landtag), von dem Maßnahmenkatalog Kenntnis zu nehmen.

Der Senat bittet um dringliche Behandlung gemäß Art. 99 der Landesverfassung.

**Entschließung der Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren
der norddeutschen Küstenländer vom 10. Februar 1977 in Bremen**

Zu Punkt 2 der Tagesordnung

„Schiffbau- und Schifffahrtsfragen“

Die Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren der norddeutschen Küstenländer und Berlins haben aufbauend auf ihre Beratungen im Jahre 1976 sehr eingehend die Lage der Schifffahrt und der Schiffbauindustrie erörtert sowie über Zukunftsperspektiven beraten.

Aufgrund eines gemeinsam erarbeiteten Berichtes zur Lage der Schiffbauindustrie und der Seeschifffahrt sind die Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren der Auffassung, daß neben der Ausrichtung der Förderungspolitik für den Schiffbau der Bundesrepublik an den Höchstgrenzen der OECD und der intensiven Fortsetzung der Bemühungen auf internationaler Ebene zum Abbau der weltweit bestehenden Wettbewerbsverzerrungen zu kommen, unverzüglich weitere Maßnahmen als Hilfe zur Selbsthilfe einzuleiten sind.

Die Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren der Küstenländer und Berlins meinen, daß die Intensivierung der Förderung in den bevorstehenden Krisen-jahren bis zunächst einschließlich 1980 befristet erfolgen sollte, um dann zum Zeitpunkt des voraussichtlichen Marktgleichgewichtes soweit wie möglich zurückgeführt zu werden.

Im einzelnen schlagen die Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren der norddeutschen Küstenländer und Berlins die folgenden zusätzlichen flankierenden Maßnahmen vor:

1. Im Hinblick auf die noch weltweit bestehenden Wettbewerbsverzerrungen sind auf internationaler Ebene die Bemühungen zum Abbau von staatlich induzierten Wettbewerbsverzerrungen fortzusetzen.
2. Die Küstenländer gehen davon aus, daß sich die Bundesregierung auf OECD-Ebene für eine ausgewogene Auftragsstreuung einsetzen wird.
3. Die Förderungspolitik der Bundesregierung ist an den Höchstgrenzen der OECD auszurichten.
4. Die Auftragsfinanzierungshilfen des Bundes sollten bis zu einem international vereinbarten vollständigen Abbau weiter gewährt werden.
5. Nach Aufhebung des Kumulierungsverbotes zwischen Werft- und Reederhilfe ist die haushaltstechnische Abwicklung des Werfthilfe- und Seeschifffahrtförderungsprogramms beim Bundesminister für Wirtschaft und Bundesminister für Verkehr so zu gestalten, daß eine optimale Ausschöpfung der zur Verfügung stehenden Mittel erfolgen kann.
6. Das Programm der Seeschifffahrtförderung sollte durch rechtzeitige Bereitstellung von Mitteln zeitnah durchgeführt werden. Es sollte angestrebt werden, die Reederhilfe zum Ablieferungstermin zuzuweisen.
7. Es wird vorrangig zur nachhaltigen Verbesserung der Lage der deutschen Schiffbauindustrie gleichzeitig im Hinblick auf eine Erweiterung und Modernisierung der deutschen Handelsflotte eine Erhöhung der bisherigen Neubauszuschüsse für Reeder im Einzelfall um bis zu 7,5 % je förderungsfähige Einheit unter Aufstockung des Seeschifffahrtförderungsprogramms gefordert.
8. Umstellungshilfen sollten verstärkt an Werften gewährt werden. Dabei sollten die Voraussetzungen zur Gewährung von Umstellungshilfen an Schiffbaubetriebe modifiziert werden. Das bereits bestehende Programm bietet hier Ansatzpunkte. Es sollte zu einem attraktiven Instrument ausgebaut werden.
9. Die sich weltweit verschärfende Situation im Schiffbau macht es unabweislich, daß die bisher allein von den Ländern getragene Auftragsfinanzierung durch Schiffbau-Bürgschaften alsbald zu einem gemeinsamen Bürgschaftsprogramm unter nachhaltiger Beteiligung des Bundes ausgebaut wird. Dabei ist ein Verfahren anzustreben, das beschleunigte Entscheidungen ermöglicht.
10. Die Entwicklungshilfepolitik der Bundesregierung sollte in den kommenden Jahren verstärkt den Einsatz von Kapitalhilfemitteln und Hermesbürgschaften

für den Neubau von Schiffen der Entwicklungsländer, für die nach Art ihres Einsatzes weltweit keine Überkapazität besteht, auf deutschen Werften vorsehen. Ein erfreulicher Ansatz ergibt sich hierbei durch die Beschlüsse des Bundesministers für wirtschaftliche Zusammenarbeit vom September 1976.

11. Öffentliche Aufträge aus dem Bereich der Marine sind — soweit es sich um beschaffungsreife Vorhaben handelt — zügig zu vergeben. Generell wird allerdings eine antizyklische Vergabepolitik befürwortet. Im übrigen wird davon ausgegangen, daß Materialerhaltungs- und Umbauvorhaben der Marine in den vor uns liegenden schwierigen Jahren zumindest planmäßig abgewickelt werden.

12. Im Rahmen der Förderung der deutschen Seeschifffahrt sind über den bisherigen Rahmen hinaus die Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß weitere Schiffstypen eine Förderung erfahren können. Die entsprechenden Voraussetzungen im Hinblick auf einen Parlamentsbeschluß über die Veränderung der Grundsätze der Förderung der Seeschifffahrt sind ebenso zu schaffen wie die haushaltsmäßigen.

13. Für einen vorübergehenden Zeitraum bis Ende 1980 sollte generell die Abkürzung der Bindungsfrist bei geförderten Schiffen ermöglicht werden. Voraussetzung ist die Bestellung eines Schiffsneubaus bei einer deutschen Werft.

14. Um Kooperationen der Schiffbauindustrie, die auf die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Werften auf dem Weltschiffbaumarkt ausgerichtet sind, zu ermöglichen, sollten die Vorschriften des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen voll ausgeschöpft werden.

15. Die Förderung von Forschung und Entwicklung in den Bereichen Meeresforschung und Meerestechnik, insbesondere auf den Gebieten Schiffbau und Schiffstechnik, sollte intensiviert werden.

Die Forschungs- und Entwicklungskapazitäten der deutschen Werften müssen mittelfristig, zumindest in der zur Zeit vorhandenen Kapazität — gegebenenfalls durch staatliche Subventionierung — erhalten bleiben. Die Werften sollen damit in die Lage versetzt werden, den technologischen Anschluß an die Anforderungen des Weltschiffbaumarktes zu erfüllen. Außerdem ist angesichts der schwierigen Lage der Werften und erkennbarem Auftragsmangel mit erheblichen finanziellen Engpässen bei der Aufbringung des zur Zeit vom MBFT geforderten Eigenanteils bei Projektförderungen für Forschungsvorhaben der Schiffbauindustrie zu rechnen. Der Eigenanteil sollte daher gesenkt werden.

Die Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren der norddeutschen Küstenländer und Berlins erwarten, daß mit den vorgeschlagenen Maßnahmen ein wesentlicher Beitrag zur Mindestbeschäftigung der Schiffbauindustrie und ihrer Zulieferer geleistet werden kann.

