Staats- und Universitätsbibliothek Bremen
Staats-archiv Bremen
BREMISCHE BÜRGERSCHAFT

Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

Drucksache / Bremische Bürgerschaft, Landtag 11. Wahlperiode, 1983-84

23.10.1986 - Drucksache 11/749

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

Visual Library

BREMISCHE BÜRGERSCHAFT
Landtag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/749
23. 10. 86

Antrag der Fraktion der SPD

Stärkung einer maritimen Verbundwirtschaft

Die Bürgerschaft (Landtag) möge beschließen:

Für die norddeutschen Küstenregionen hat die Schiffbauindustrie und die Zulieferindustrie herausragende Bedeutung für den regionalen Arbeitsmarkt. Die Sicherung des deutschen Schiffbaus stellt ebenso wie die der deutschen Seeschiffahrt eine nationale Aufgabe dar, weil die Bundesrepublik Deutschland aus Sicherheits- und Versorgungsgründen auf einen eigenen Schiffbau nicht verzichten kann und als eine der bedeutendsten Handelsnationen eine eigene Handelsflotte aufrechterhalten muß. Deswegen ist zur Aufrechterhaltung einer deutschen Schiffbauindustrie und zur strukturellen Sicherung der Schiffbauregionen eine den bisherigen Rahmen sprengende Subvention durch den Bund unabweisbar. Der Bund ist deshalb aufgefordert, staatliche Unterstützungsmaßnahmen für die maritime Verbundwirtschaft in den Rang vergleichbarer Unterstützungsmaßnahmen wie in den Bereichen Kohle, Stahl und Landwirtschaft zu erheben; dies setzt ein staatliches Strukturprogramm voraus.

1. Die Bürgerschaft (Landtag) ist der Auffassung, daß schiffahrtspolitische Interessen am wirksamsten im Rahmen einer europäischen Schiffahrtspolitik durchgesetzt werden können.

— Bis zur Durchsetzung einer europäischen Wettbewerbsordnung für die Seeschiffahrt sind Übergangsmaßnahmen zu treffen, die — ähnlich wie bei den übrigen Verkehrsträgern Bundesbahn, Lkw, Binnenschiffahrt und in der Luftfahrt — eine deutlich höhere Beteiligung der deutschen Seeschiffahrt sichern. Darüber hinaus müssen auch die Werftkapazitäten definiert werden, die die deutsche Handelsflotte sichern.

— Das Prinzip der Gegenseitigkeit muß — wie bereits bei den vier Verkehrsträgern — auch im Seeverkehr international eingeführt werden.

— Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf, bei der Bundesregierung und im Bundesrat darauf hinzuwirken, daß durch Abschluß von Schiffahrtsverträgen mit den Partnerstaaten die im UNCTAD-Verhaltenskodex für Linienkonferenzen vorgeschlagene Verteilung des Ladungsaufkommens (40:40:20) für die konferenzgebundene Linienschiffahrt stärker als bisher sichergestellt, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit eine angemessene Beteiligung der deutschen Schiffahrt am seewärtigen deutschen Außenhandel gewährleistet wird und ladungslenkende Maßnahmen von Entwicklungsländern und Staatshandelsländern wirksamer als bisher begegnet wird.

— Die Bürgerschaft (Landtag) ist der Auffassung, daß die Einführung und Durchsetzung einer europäischen Wettbewerbsordnung für die Seeschiffahrt und eine weitere Harmonisierung von Wettbewerbsverzerrungen (z. B. Steuern, Subventionen, Sozialbedingungen) längerfristig — auch innerhalb Europas — die bisherigen Subventionierungen wegfallen lassen müssen.

— Auch die Vorschläge der EG-Kommission für eine europäische Seeschiffahrtspolitik stellen einen ordnungspolitischen Rahmen dar, in dem Wettbewerb stattfinden soll. Sie könnten dann ein wirksames Instrument werden, wenn sie erreichen,

  — daß der UNCTAD-Kodex von allen europäischen Ländern ratifiziert und

durch Verhandlungen im internationalen Rahmen auf das gesamte Ladungsaufkommen ausgedehnt wird,

— ein koordiniertes Vorgehen gegen Ladungslenkung dritter Staaten durchzusetzen,

— daß der Kriterienkatalog für „nationale Reedereien" wesentlich verschärft wird,

— einen europäischen Seeverkehrsmarkt zu verwirklichen,

— daß gemeinsam abgestimmte und verbindlich festgesetzte Hafenstaatskontrollen die weitere Durchsetzung von Sicherheitsnormen der IMO bewirken sowie verschärfte Klassifizierungsvorschriften unternormige Schiffe vom Markt bringen und auch damit Überkapazitäten abbauen helfen,

— daß sie der Verbesserung organisatorischer und finanzieller Strukturen im Bereich der maritimen Verbundwirtschaft dienen,

— daß der ordnungspolitische Rahmen zum Abbau von Wettbewerbsnachteilen weltweit beiträgt,

— daß der Kampf gegen Billigflaggen mit hoher Priorität geführt wird.

— Schiffahrtspolitische Maßnahmen der Bundesregierung haben insbesondere die Interessen der deutschen Seehäfen zu berücksichtigen, die ebenso wie Schiffbau und Seeschiffahrt von existentieller Bedeutung für die Küstenregion sind.

— Die Auswirkungen der veränderten weltweiten Rahmenbedingungen auf die Seeschiffahrt innerhalb der maritimen Verbundwirtschaft und alle in der aktuellen Diskussion befindlichen Lösungsvorschläge zur Verbesserung der Situation der deutschen Seeschiffahrt sind eingehend durch ein Gutachten zu untersuchen mit dem Ziel, wissenschaftlich fundierte Grundlagen für geeignete konkrete Maßnahmen zu erhalten.

2. Die Bürgerschaft (Landtag) stellt fest, daß die nach dem Werftgutachten (Einflußfaktoren auf die zukünftige Beschäftigung der deutschen Werften) für erforderlich gehaltene Einschränkung des Handelsschiffneubaus um mindestens 30 Prozent die wirtschaftpolitischen Probleme an der Küste verschärft. Dies berücksichtigt nicht die besonderen strukturellen Gegebenheiten der Region und den bereits erfolgten hohen Kapazitätsabbau im Schiffbau (64 Prozent seit 1958). Statt dessen steht die Forderung nach einem staatlichen Strukturkonzept für die maritime Verbundwirtschaft.

— Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf, sich bei der Bundesregierung und im Bundesrat dafür einzusetzen, daß kurzfristig ein 5-Jahres-Hilfsprogramm für Küste, Werften und Werftstandorte vorgelegt wird mit folgenden Schwerpunkten:

a) Zur Schaffung von Ersatzarbeitsplätzen an den Werftstandorten ist eine Verbesserung der Förderbedingungen erforderlich.

b) Gemeinsam mit dem Bund ist eine zu erhaltende Mindestschiffbaukapazität zu definieren. Zur Sicherung der Beschäftigung auf den Werften sind auch öffentliche Zuwendungen für Umstrukturierungsmaßnahmen erforderlich, die von den Werften oder deren Gesellschaftern nicht selbst getragen werden können.

c) Zur Absicherung der verbleibenden Schiffbaukapazitäten sind auch verbesserte Absatzhilfen des Bundes bei der Lieferung an deutsche und ausländische Besteller sowie durch Gewährung von Bürgschaften zur Schiffbaufinanzierung einzubeziehen. Der Bund hat als Unternehmer und Auftraggeber dazu beizutragen, daß neue Aktivitäten an den Werftstandorten entstehen. Dies trifft insbesondere die Ansiedlung von Forschungskapazitäten und anderen Aktivitäten in den Bereichen Öko- und Aqua-Technologie sowie öffentliche Aufträge.

Die Schiffbau- und die Schiffahrtshilfe sind für eine Übergangszeit von fünf Jahren drastisch zu erhöhen. Dabei sind die ertragsunabhängigen Steuern auf europäischem Niveau zu harmonisieren. Die Nachfrage nach Neu- und Umbauten ist zusätzlich durch die Verschärfung sicherheitstechnischer und umweltpolitischer Schiffbauauflagen sowie durch Abwrackprämien für ältere Tonnage zu erhöhen. In diesem Zusammenhang sind internationale Vereinbarungen im EG-Bereich unerläßlich.

— Die Bürgerschaft (Landtag) begrüßt die Forderung der Wirtschaftsminister nach Mitteln vom Bund in Höhe von 850 Mio DM als ersten Schritt in die richtige Richtung. Diese Mittel sollen nach dem Verteilungsschlüssel der Konferenz der norddeutschen Wirtschaftsminister und -senatoren am 28. August 1986 im wesentlichen der wirtschaftlichen Strukturverbesserung der Küstenregion dienen. Unterstützt wird die Forderung der Gewerkschaften nach einem Küstenstrukturprogramm zum Abbau des wirtschaftsstrukturellen Süd-Nord-Gefälles in der Bundesrepublik.

— Begleitend zu diesen Maßnahmen muß eine Qualifizierungsoffensive eingeleitet werden, die es Arbeitnehmern ermöglicht, im Zuge des Strukturwandels andere Arbeitsplätze im gleichen oder einem anderen Betrieb einzunehmen. Das im Auftrag der Hans-Böckler-Stiftung erstellte Gutachten „Beschäftigungsprogramm Küste" vom Juli 1986 ist darin einzubeziehen.

— Die Bürgerschaft (Landtag) kritisiert ebenso wie die Ministerpräsidenten und die Wirtschaftsminister und -senatoren der norddeutschen Küstenländer das Fehlen eines Konzeptes der Unternehmen für die Zukunft der Werften. Die Situation der Werften ist bereits durch Gutachten hinreichend analysiert worden. Es mangelt an einer schlüssigen Vorgabe, die das nationale Interesse an Schiffbaukapazitäten in eine schlüssige Standortkonzeption umsetzt. Damit ist sicherzustellen, daß gegenüber einem auf lange Sicht krisenhaften Weltschiffbaumarkt eine widerstandsfähige und wettbewerbsfähige Struktur erreicht wird. Gleichzeitig ist die Realisierbarkeit der Vorschläge für die Schaffung von Ersatzarbeitsplätzen, alternativen Produktionen, gezielter Forschungsförderung und technologischer Entwicklung in der norddeutschen Region durch ein fundiertes Gutachten zu klären. Damit sind die Unternehmen nicht aus der Verantwortung entlassen.

Dr. Weichelt, Schmurr, Kunick und Fraktion der SPD

Druck: Anker-Druck Bremen