

Nationale Konferenz Maritime Wirtschaft

Am 13. Juni 2000 in Emden

Dokumentation

Inhalt

Grußwort von Sigmar Gabriel, Ministerpräsident des Landes Niedersachsen.....	S. 3
Rede von Bundeskanzler Gerhard Schröder.....	S. 6
Podiumsdiskussion Teilnehmerverzeichnis.....	S. 13
Podiumsdiskussion unter Leitung von Volker Herres, Chefredakteur des Norddeutschen Rundfunks.....	S. 15
Leitlinien der Bundesregierung zur Förderung der Maritimen Wirtschaft.....	S. 44

Grußwort von Sigmar Gabriel, Ministerpräsident des Landes Niedersachsen

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler!
Sehr geehrte Frau Ministerpräsidentin Simonis!
Herr Ministerpräsident Ringstorff und
Herr Bürgermeister Scherf!
Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister!
Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Ich darf Sie herzlich im Namen der Niedersächsischen Landesregierung hier im niedersächsischen Emden begrüßen und freue mich, dass Sie der Einladung des Bundeskanzlers zu dieser ersten maritimen Konferenz über den maritimen Standort Deutschland so zahlreich gefolgt sind. Herzlich willkommen und alles Gute für die Beratungen an dem heutigen Tage.

Für uns hier in Niedersachsen können wir das heutige Zusammentreffen mit drei Aspekten umschreiben, es sind erstens die hohe volkswirtschaftliche Bedeutung, die die maritime Wirtschaft auch in unserem Bundesland hat, zweitens die wesentlich durch einen internationalen Wettbewerb bestimmten Herausforderungen für diesen Sektor und drittens die Notwendigkeit, diesen Herausforderungen durch eine Besinnung vor allen Dingen auf eigene Stärken, die wir glauben, hier in Norddeutschland insgesamt zu haben, aber eben auch durch ein verstärktes vernetztes und abgestimmtes Handeln zu begegnen.

Sie wissen, wenn wir uns heute mit Stand, Besonderheiten und Herausforderungen der maritimen Wirtschaft befassen, haben wir ein sehr breites Diskussionsfeld vor uns, es umfasst den Schiffbau, die Schiffbauzulieferer, Aspekte der Häfen, des Seetransports, Fragen der Hinterlandanbindung und natürlich auch der Meeresforschung und des Umweltschutzes.

In Deutschland arbeiten in der maritimen Wirtschaft mehr als 220.000 Beschäftigte, die Mehrzahl davon nicht etwa auf den Werften, in der Schifffahrt und dem Hafenumschlag, sondern bei Zulieferern und Dienstleistungsunternehmen. Zu der beschäftigungspolitischen Bedeutung, die in der öffentlichen Diskussion leider oft unterschätzt wird, treten der technologische und auch der ökologische Wert der maritimen Wirtschaft.

Die maritime Wirtschaft gehört, was Schiffbau und Technologie angeht, zu den industriellen Kernen der Bundesrepublik Deutschland, und so sehr wir gelegentlich über die New Economy diskutieren, so muss man wohl darauf hinweisen, dass eine Industrienation auch bei Forschung und Entwicklung keine Erfolge verzeichnen wird, wenn es ihr nicht gelingt, die industriellen Kerne zu erhalten und auszubauen und irgend jemand wird wohl am Ende auch immer die Erfindungen der New Economy in reale Hardware umsetzen müssen und im Schiffbau und den angrenzenden Bereichen haben wir alles andere als eine Old Economy in Deutschland, sondern eine zukunftsorientierte und moderne Wirtschaft.

Die maritime Industrie fragt Innovationen nach und stößt diese an, z.B. in innovativen Entwicklungen, im Marineschiffbau wie in Emden in der Thyssen-Nordseewerft oder mit beeindruckenden Leistungen technologischer und organisatorischer Art, wie

beispielsweise bei der Meier-Werft in Papenburg, die quasi im Binnenland High-Tech-Ozeanriesen baut. Wir finden neue Materialien auch bei uns im Bundesland und verweisen darauf, dass mit faserverstärkten Leichtbauanwendungen im Schiffbau Beschäftigung gesichert werden kann und Hochtechnologie gefördert wird. Die Potentiale des Verkehrsmittels Schiff als Bestandteil einer integrierten Verkehrspolitik sind noch lange nicht erschöpft.

Bei allen Chancen der maritimen Wirtschaft ist es allerdings weder selbstverständlich noch eine rein nationale Angelegenheit, diese auch optimal zu verwirklichen. Viele maritime Bereiche sehen sich einem harten internationalen Wettbewerb ausgesetzt, dessen Auswirkungen sich auf vielfältige Weise zeigen. Die Stichworte Ausflagging, Dumpingwettbewerb z.B. mit Korea oder der Wettbewerb der ARA-Häfen sind allen hier Anwesenden im Bewusstsein. Der internationalen Konkurrenz angemessen und intelligent zu begegnen ist insbesondere angesichts dieser 220.000 Arbeitsplätze eine echte Herausforderung, der wir uns stellen müssen.

Die Initiative des Bundeskanzlers zur heutigen ersten maritimen Konferenz über den Standort Deutschland ist ein zentraler Beitrag, gerade hier in Norddeutschland diese Herausforderung anzunehmen und Beschäftigung für die hier lebenden Menschen zu sichern. Es geht darum, sich auf die eigenen Stärken zu besinnen, also auf Qualität, Zuverlässigkeit und Innovation zu setzen und in noch stärkerem Maße als bisher vernetzt und abgestimmt zu agieren.

Dazu wird auch zählen, dass wir uns darauf verständigen, wie wir gegenüber der Europäischen Union mit den Wettbewerbsbeihilfen in Zukunft umgehen wollen. Für die Niedersächsische Landesregierung gilt jedenfalls, dass wir die Auffassung vertreten, dass wenn sich die Verabredungen mit Korea nicht als schlagkräftig und im Ergebnis erfolgreich zeichnen werden, dass wir dann jedenfalls dafür eintreten, diese Wettbewerbshilfen gegenüber der Europäischen Union auch in Zukunft zu erhalten. Es geht dabei nicht darum, Wettbewerbsverzerrungen herbeizuführen, sondern bestehende Wettbewerbsverzerrungen für den Norden in Deutschland auszugleichen. Wie mühsam im Einzelfall dies alles sein kann, ist uns allen sicher bewusst.

Hier in Norddeutschland versuchen wir gerade in einem speziellen Fall, gemeinsam mit dem Bund und den Küstenländern in der Deutschen Seehafenpolitik voranzukommen. Bremen, Hamburg und Niedersachsen wollen gemeinsam an der norddeutschen Bucht einen Tiefwasserhafen schaffen, um die neuen Containerschiff-Generationen in Norddeutschland weltweit wettbewerbsfähig ansiedeln zu können und wir gehen davon aus, dass wir noch in diesem Jahr die Standortentscheidung treffen können. Wie wichtig dies ist, zeigt beispielsweise auch die Reaktion der hier im Norden der Republik angesiedelten Chemieunternehmen und macht deutlich, dass Hafen und Seeschifffahrt keineswegs nur für den unmittelbaren Bestandteil von Bedeutung sind, sondern zentrale Voraussetzung dafür sind, dass wir wichtige industrielle Kernbereiche in Norddeutschland wie beispielsweise die Chemieindustrie auch in Zukunft werden erhalten können.

Meine Damen und Herren, die Konferenz und die Sicherung der maritimen Wirtschaft ist also nicht nur für die betroffene Wirtschaft von Bedeutung, sie ist ein Beitrag im Rahmen der Verkehrsinfrastruktur für den gesamten Wirtschaftsstandort

Deutschland, sie sichert Kernindustriebereiche und sie schafft Arbeit und Einkommen für eine große Anzahl von Arbeitnehmern mit ihren Familien.

Ich danke dem Bundeskanzler ausdrücklich für seine Initiative, diese erste Konferenz hier in Niedersachsen und in Emden stattfinden zu lassen und hoffe, dass sie Auftakt sein kann zu einer verbesserten Kooperation in Zukunft und dafür, dass wir deutlich machen können, von welcher großer Bedeutung für die europäische und internationale Wirtschaftsentwicklung in Deutschland die maritime Wirtschaft auch in Zukunft sein wird. Alles Gute.

Rede von Bundeskanzler Gerhard Schröder

Vielen Dank.

Liebe verehrte Frau Ministerpräsidentin!
 Meine Herren Ministerpräsidenten!
 Herr Senatspräsident und Bürgermeister!
 Meine Damen und Herren Minister!
 Meine Damen und Herren Abgeordneten!
 Meine sehr verehrten Damen und Herren,

ich bin gerne nach Emden gekommen, weil der Oberbürgermeister mir gesagt hat: Es ist kein Wunder, sondern eine bare Selbstverständlichkeit, dass ihr Emden als Standort für diese Konferenz ausgesucht habt; denn - so pflegte er zu sagen - Emden buchstabiert sich: Eine Metropole des Europäischen Nordens. Da haben wir die ganze Begründung für den Standort. Im Übrigen ist diese wieder hergestellte Moederkerk ein geeigneter Standort für das, was wir miteinander vorhaben. Wir wollen etwas für den Norden Deutschlands tun. Wir werden das auch tun - das wird sich im Laufe dieser Konferenz und der Folgekonferenzen herausstellen - und das wird sehr konkret sein.

Übrigens: Etwas für den Norden Deutschlands gerade auf diesem Felde zu tun, ist nicht gegen den Westen, gegen den Osten, gegen den Süden oder die Mitte Deutschlands gerichtet. Der Ministerpräsident hat schon darauf hingewiesen: Von den 220.000 Beschäftigten in diesem Wirtschaftsbereich sind nicht die meisten unmittelbar mit dem Bau von Schiffen oder deren Wartung beschäftigt, sondern wir haben Zulieferbetriebe - Herr Meyer könnte davon ein Lied singen - nicht nur in Baden-Württemberg, sondern auch in Sachsen - Herr Schommer, Sie wissen das - in der Mitte Deutschlands, überall. Das hat gute Gründe; denn diese Zulieferer - wenn ich jetzt einmal von Janssen in Aurich absehe - sind hoch leistungsfähige, meistens Betriebe mit Kommunikationstechnologien, die Zulieferer für das sind, was an der Küste an Schiffen aller Art gebaut wird.

Also: Herzlich willkommen zur ersten nationalen Konferenz „Maritime Wirtschaft“. Ich freue mich wirklich, dass so viele von Ihnen, insbesondere auch so viele Fachministerinnen und -minister, deren Staatssekretäre, aber auch interessierte Abgeordnete aus den anderen Ländern des Bundes dieser Einladung gefolgt sind, weil das eines signalisiert: Dass man den einen Wirtschaftsbereich nicht gegen den anderen auspielen kann. Herr Gabriel hat darauf hingewiesen: Bei aller Bedeutung der new economy: Deutschland war immer besonders stark bei der Integration der modernen Produktionstechnologien in herkömmliche Bereiche. Diese Stärke, die auch unsere Exportstärke ausmacht, sollten wir bewahren. Bewahren heißt, sie auch auf diesem Felde deutlich werden zu lassen. Wenn man das will, dann macht es Sinn, die Bedeutung der maritimen Wirtschaft für die deutsche Ökonomie insgesamt herauszustellen.

Vor diesem Hintergrund ist die erste Forderung, dass es nötig ist, dass die verschiedenen Bereiche dieses Wirtschaftszweiges, die in den letzten Jahren - das muss man vielleicht auch einmal selbstkritisch eingestehen - gelegentlich zu sehr nebeneinander her gearbeitet haben, enger miteinander kooperieren. Das ist eine der Forderungen dieser Konferenz und eine der Notwendigkeiten, die realisiert werden müssen.

Es gibt nämlich Beispiele dafür, und zwar höchst erfolgreiche Beispiele. Wieder einmal zeigt ein Blick über die gar nicht weit von hier verlaufende Grenze, wie man das macht. Die Niederländer haben mit der Schaffung eines Netzwerkes aus allen maritimen Bereichen ein Modell entwickelt, das man getrost als vorbildlich in Europa benennen kann und dessen Studium man allen Beteiligten wirklich anempfehlen muss. Wir können und wir sollten uns ruhig an diesem Modell orientieren. Das geschieht natürlich nicht durch bloße Kopie, sondern selbstverständlich unter Berücksichtigung der Besonderheiten unserer nationalen Situation. Aber Orientierung an diesem erfolgreichen Netzwerk macht schon Sinn.

Die Aufgabe der heutigen Konferenz sehe ich darin, einen Impuls zu geben für die Schaffung eines solchen maritimen Netzwerkes eben auch in Deutschland. Wir brauchen das. Wenn ich „Impuls“ sage, dann ist damit sofort die Aufforderung verbunden, dieser Konferenz Folgekonferenzen, bezogen auf einzelne Fachbereiche, folgen zu lassen; denn das, was wir hier veranstalten, darf keine Eintagsfliege sein. Nur durch intensive Kooperation und wirklich besseren Informationsaustausch lassen sich wirklich Synergiegewinne für die verschiedenen maritimen, aber auch für die damit zusammenhängenden Logistikbereiche erzielen.

Was heißt das? Wenn unsere Reeder gute Standortbedingungen vorfinden, profitieren davon eben auch unsere Seehäfen. Dies wiederum wirkt sich positiv auf die gesamte Transportkette im Binnenland, also auch auf Eisenbahnen, Speditionen und Binnenwasserstraßen aus. Man soll das nicht gegeneinander ausspielen; denn integrierte Verkehrssysteme zu schaffen heißt, alle Verkehrsmöglichkeiten zu nutzen und sie sinnvoll zueinander in Beziehung zu bringen - eine Position, die der Bundesverkehrsminister mit Entschiedenheit vertritt.

Dies wiederum, denke ich, kann zu neuen Aufträgen an deutsche Werften führen wie auch zu Arbeit für die überwiegend mittelständischen Zulieferbetriebe - ich weise noch einmal darauf hin: - recht zahlreich - wenn ich die Zahl von früher noch richtig im Gedächtnis habe - zu zwanzig Prozent auch aus Süddeutschland. Also, die maritime Wirtschaft ist nicht ein Kostgänger der Nation und sollte es auch nie werden; sie will es auch nicht werden. Sie ist von erheblicher ökonomischer Bedeutung. Der niedersächsische Ministerpräsident hat die Zahlen genannt. Ich unterstreiche sie noch einmal: 220.000 Beschäftigte, direkt und indirekt. Zum Vergleich: Das ist mehr, als in der deutschen Chemieindustrie beschäftigt sind. Auch das, denke ich, muss man sich in das Gedächtnis zurückrufen, wenn man sachverständig über die ökonomische Bedeutung dieses Bereiches reden und handeln will.

Entscheidend ist aber die branchen- und regionenübergreifende Verknüpfung von Wertschöpfungsketten in allen Bereichen, also nicht nur in der Industrie, sondern auch bei den Dienstleistungen, die in diesem Zusammenhang mehr und mehr Bedeutung erlangen. Die maritime Wirtschaft - dies zeigt sich vor diesem Hintergrund - ist eben nicht nur eine Angelegenheit einiger Küstenländer hier im Norden der Republik, die dann um Werftenhilfen zu feilschen haben. Nein, das ist falsch. Die maritime Wirtschaft ist im Norden unserer Republik angesiedelt. Unternehmen der maritimen Branchen finden wir aber ebenso in Baden-Württemberg, in Nordrhein-Westfalen oder auch in Sachsen. Deshalb habe ich ganz bewusst zu einer

nationalen Konferenz „Maritime Wirtschaft“ eingeladen und das nicht auf die Küstenländer begrenzt.

Dieser Wirtschaftszweig ist zugleich - das wird gelegentlich immer noch unterschätzt - in außerordentlich hohem Maße Hightech-orientiert. Durch die moderne Informations- und Kommunikationstechnologie hat sie sich völlig neue Perspektiven geschaffen. Ich kenne das aus eigener Anschauung natürlich vor allen Dingen aus meinem früheren Amt. Aber wer sich einmal hier bei TNSW den Bau eines Unterseebootes angeschaut hat oder wer bei der Meyer-Werft nicht nur dabei war, wenn die Luxuskreuzer zu Wasser gelassen wurden und über die Ems - ich erinnere da gelegentlich auch Auseinandersetzungen - in die Nordsee geschleppt wurden, sondern wer einmal gesehen hat, was in einem solchen Schiff an Technik eingebaut ist, der weiß, dass es richtig ist, wenn man von Hightech-Unternehmen in diesem Bereich spricht. Das ist ein wirkliches Beispiel dafür, dass die Integration modernster Technologien in die Produktionsweise beim Schiffbau nicht nur gelungen, sondern auch notwendig ist. Die Komplexität der Navigations- und Steuerungselektronik eines modernen Schiffes ist ohne weiteres mit der eines Flugzeuges vergleichbar. Das muss ich Ihnen nicht sagen, aber vielleicht denen, die darüber berichten bzw. darüber senden.

Zugleich revolutioniert die Informationstechnik auch die Transportlogistik in einem Ausmaß, wie wir uns das vor kurzem kaum vorstellen konnten. Das heißt: Eine führende Exportnation wie Deutschland kann auf eine leistungsfähige maritime Wirtschaft nicht verzichten und muss sich deshalb um ihre Zukunftsperspektiven kümmern; denn diese Industrie stellt mit ihrem Angebot an Transport- und Logistikdienstleistungen auch einen unverzichtbaren Teil der Verbindung Deutschlands zur Weltwirtschaft dar, und das wird auch so bleiben. Das ist der Hintergrund dafür, dass wir, die Bundesregierung, die Entwicklung der maritimen Wirtschaft als eine wichtige wirtschafts- und gesellschaftspolitische Aufgabe betrachten.

Übrigens: Die Bedeutung der maritimen Wirtschaft dokumentiert sich auch in der Konzeption für das, was man „EXPO am Meer“ nennt, in Wilhelmshaven nämlich. Der Bundesverkehrsminister wird dort im Anschluss an diese Konferenz den Pavillon Nautica „Mensch - Meer - Schifffahrt“ eröffnen. Ich denke, man sollte den Wilhelmshavenern ganz, ganz viele Besucher wünschen, mindestens so viele wie in Hannover. Wenn das in Hannover noch verdreifacht werden kann, Herr Ministerpräsident, dann sind wir alle auf einem richtigen Wege. Wünschen sollten wir es uns.

Ich will übrigens sagen: Ich war ein paar Mal da, dienstlich und außerdienstlich - außerdienstlich natürlich gegen Erstattung der Eintrittspreise, damit wir uns richtig verstehen. Es lohnt wirklich, da einmal hinzugehen und sich das anzuschauen. Das ist eine gelungene Veranstaltung, die zurzeit leider unter Wert betrachtet, beschrieben und besprochen wird. Das kann sich ändern und das muss sich nach meiner Auffassung ändern. Deswegen auch an diesem Ort, in der Metropole des europäischen Nordens die Bitte: So weit ist es nicht bis nach Hannover und es ist hoch interessant, was da zu sehen ist.

Es sind - um zum Thema zurückzukommen - vor allem drei übergreifende Aspekte, auf die es zur Stärkung aller Bereiche der maritimen Wirtschaft ankommt:

Erstens: Die Globalisierung muss als Herausforderung, aber eben auch als Chance begriffen werden.

Zweitens: Die Innovationskraft in diesem Bereich muss gestärkt werden.

Drittens: Das Angebot an Aus- und Weiterbildung muss entscheidend verbessert werden.

Was die Frage der Innovation angeht, will ich auf ein Programm aufmerksam machen, das die Bundesbildungsministerin auf den Weg gebracht hat und das in Brüssel auf die Genehmigung wartet. Ich hoffe, nicht zu lange. Das Programm nämlich, das sich mit der Modernisierung dieses Bereichs beschäftigt, in dem die Bundesregierung 180 Millionen DM bis zum Jahre 2004 investiert. Bei der Erwartung - wie das üblich ist - gleicher Gegenfinanzierung durch die Unternehmen sind das immerhin 360 Millionen DM bis zum Jahre 2004, die in diesem Bereich dafür sorgen können und sollen, dass die Innovationskraft wirklich gestärkt wird. Das bezieht sich nicht nur auf den Schiffbau direkt, sondern auch auf die Frage der Verbindungen in der Logistik und auf andere Fragestellungen.

Gefordert sind dabei - das muss ich sagen - neben uns, die wir unsere Aufgaben erfüllen wollen, die Akteure der maritimen Wirtschaft selbst, das heißt Unternehmen, aber auch Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Sie müssen alle Möglichkeiten nutzen, aus eigener Kraft und in eigener Regie das zu veranstalten, was ich mit verstärkter Kooperation, mit der Herstellung jener Netzwerke bezeichnet habe. Sie müssen ihre Kräfte schlicht bündeln. Der Staat hat - dies war ein Beispiel - vielfältige Möglichkeiten zur Unterstützung im politischen und im administrativen Bereich.

Deswegen ist es nicht wichtig, zuerst die Forderung nach zusätzlichen Mitteln zu stellen und nach Subventionen zu rufen - ich weiß, dass Sie das auch nicht wollen - sondern es ist zunächst einmal Aufgabe, dafür zu sorgen, dass die Kooperation so läuft, wie skizziert. Wir können für den Rahmen sorgen, wir können bei Forschung und Entwicklung - wie dies Programm zeigt, tun wir es auch - wirklich massiv helfen. Aber es muss auch eine enge Kooperation zwischen dem stattfinden, was Sie tun, und dem, was wir als Rahmenbedingung zu setzen in der Lage und - wie man gesehen hat - auch bereit sind.

Mit Blick auf die drei von mir genannten übergreifenden Aufgaben, die sich der maritimen Wirtschaft stellen, wollen wir als Politik vor allem dafür sorgen, dass erstens Fairness und gleiche Chancen im internationalen Wettbewerb bestehen bzw. geschaffen werden. Auch hier will ich mit einem Vorurteil gegenüber der maritimen Wirtschaft, nicht in erster Linie adressiert an Sie - das wissen Sie wohl - aber an diejenigen, die uns zuschauen und die darüber berichten, aufräumen: Es ist nicht so, dass die deutsche Werftindustrie von sich aus auf Subventionen oder Hilfen angewiesen wäre. Gäbe es einen Markt, der weltweit unbeeinflusst von staatlicher Regulierung wäre, dann könnte sich die deutsche Werftindustrie nach dem gigantischen Anpassungsprozess, den sie durchgemacht hat, in einem solchen wirklich freien Markt ohne Schwierigkeiten behaupten. Das Problem ist, dass wir durch direkte staatliche Einflussnahme und durch Quersubventionierung immer wieder Wettbewerbsverzerrungen erleben, die von Politik partiell ausgeglichen werden müssen. Das ist das eigentliche Problem, vor dem wir stehen und das die deutsche maritime Wirtschaft hat. Also: Fairness und Chancengleichheit im internationalen Wettbewerb herzustellen, ist Aufgabe von Politik und wo immer dies nicht der Fall ist, muss Politik mit den Möglichkeiten, die sie hat, auch handeln.

Als *Zweites* wollen wir dafür sorgen, dass Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten in allen maritimen Bereichen unterstützt und dabei vor allen Dingen anwendungsbezogene Bereiche ausgebaut werden - ich habe über das Programm von Frau Bulmahn etwas gesagt; dies meint das - und *drittens*, dass die Aus- und Weiterbildung als Grundlage einer verbesserten Nachwuchsförderung gestärkt wird. Das ist in erster Linie Aufgabe der Unternehmen selbst. Was wir dazu tun können, haben wir getan. Beispielsweise mit der Herausbildung neuer Berufe, neuer Berufsfelder - allein dreißig seit Antritt dieser Regierung - wird gezeigt, in welche Richtung wir uns bewegen wollen; denn das sind Berufsbilder, die sich insbesondere auf die Integration von Informations- und Kommunikationstechnologien in die Produktion beziehen oder aber die neue Felder, abgeleitet aus diesen Bereichen, entwickeln.

Ich will mit Blick auf die internationale Entwicklung zwei Punkte ansprechen. Der Ministerpräsident hat einen bereits deutlich gemacht. Wir verfolgen sehr genau, ob die Schiffbauvereinbarung zwischen der Europäischen Union und Korea ein Erfolg wird. Wenn sich im Herbst zeigen sollte, dass wir Fairness im internationalen Schiffbau nur durch die Gewährung von Schiffbauhilfen herstellen können, dann wird sich die Bundesregierung in der Europäischen Union für diese Hilfen auch über Ende dieses Jahres hinaus wirklich mit Nachdruck einsetzen. Ich denke, da es in Europa Länder gibt, die ein ähnliches Interesse an der Stabilisierung der maritimen Wirtschaft haben, müsste es möglich sein, dafür in der Union auch Bündnispartner zu finden. Wir wollen, dass Schiffbau in Deutschland weiterhin stattfindet. Wir können gemeinsam stolz darauf sein, was Ingenieure und Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im deutschen Schiffbau leisten; denn dieser Schiffbau gehört zur Weltspitzenklasse. Das gilt für die Handelsschiffe. Das gilt naturgemäß auch für die Sonderschiffe. Auf die Chancengleichheit im internationalen Wettbewerb zielt auch ein weiteres Anliegen der deutschen Politik. Wir meinen, den Ostwerften muss zehn Jahre nach der Vereinigung und nach erheblichen Produktivitätsfortschritten auch in Zukunft eine faire Wettbewerbschance gegeben werden. Dazu ist jedoch die von der Bundesregierung in Brüssel beantragte Anpassung der von der Europäischen Union verfügbaren Kapazitätsbeschränkung dringend erforderlich. In dem Bereich - etwa in Mecklenburg-Vorpommern - ist wirklich Anpassung vollzogen worden und dies in einem Tempo, das man Menschen woanders nun wahrlich nicht abverlangt. Deswegen halte ich diese Forderung für mehr als gerechtfertigt.

Um rasche Fortschritte auch in den übrigen Bereichen der maritimen Wirtschaft zu erzielen, sollten wir alles daran setzen, dass diese nationale Konferenz „Maritime Wirtschaft“ keine einmalige Veranstaltung bleibt; ich habe schon darauf hingewiesen. Sie soll den Anstoß geben für einen breiten Dialog zwischen allen Beteiligten in der maritimen Wirtschaft. Gemeinsames Ziel, das wir alle haben, muss die Erneuerung dieses Wirtschaftsbereiches sein. Wir müssen den Bereich fit machen für die Herausforderungen in der ersten Dekade dieses neuen Jahrhunderts.

Das ist einer der Gründe, warum die Bundesregierung Leitlinien zur Förderung der maritimen Wirtschaft beschlossen hat. Darin schlägt sie vor, den maritimen Standort Deutschland als Schiffbaustandort, als Seeschiffstandsstandort, als Hafenstandort, in der Schiffssicherheit und in der maritimen Umwelttechnik voranzubringen. Auf all diese Bereiche bezieht sich auch das Programm der Bundesbildungsministerin. Zur Verbesserung der Rahmenbedingungen in den von mir genannten Bereichen sollten innerhalb der nächsten Monate Folgeveranstaltungen zu der heutigen Konferenz

stattfinden, auf denen dann konkrete Maßnahmen in den übrigen Bereichen miteinander diskutiert und vorgeschlagen werden.

Die Leitlinien der Bundesregierung, die Ihnen zugeschickt worden sind, enthalten hierzu eine Reihe von - ich betone das - nicht abschließenden Anregungen und Vorschlägen. Wir warten darauf, dass aus diesem Kreis, der sachverständig genug ist, etwas entwickelt wird, das uns allen helfen kann. Ich will anregen, dass sich in diesen Fachkonferenzen die jeweils maßgeblichen Akteure aus Wirtschaft, Gewerkschaft und Politik zusammensetzen. Dabei sollten die Beratungen der Folgeveranstaltungen von vornherein aufeinander abgestimmt werden. Auf diese Weise sollten wir uns daran machen, das Fundament für ein maritimes Netzwerk zu legen. Eine nationale Konferenz sollte nach meiner Auffassung dann vielleicht im Herbst des nächsten Jahres eine abschließende Bewertung des Erarbeiteten vornehmen und mit der Phase der Umsetzung beginnen. Der Bundeswirtschaftsminister ist bereit, in seinem Haus - ähnlich wie bei der Luftfahrtindustrie - einen Koordinator für diese Fragen einzusetzen. Ich denke, das kann hilfreich sein. Es hat sich als hilfreich in der Luftfahrtindustrie erwiesen. Dies hat eine ähnliche Dimension und Bedeutung. Deswegen denke ich, sollten wir auch mit der Einsetzung eines solchen Koordinators deutlich machen, welchen Wert dieser Bereich für uns hat und wie sehr uns daran gelegen ist, dass das, was in diesem Kreis erarbeitet worden ist, auch Wirklichkeit in der deutschen Politik wird.

Die maritime Wirtschaft steht unter größtem Konkurrenzdruck. Sie hat sich aber im harten internationalen Wettbewerb behauptet. Auf diese internationale Konkurrenz werden wir uns auch in Zukunft verstärkt einstellen müssen; denn die Alternative, nämlich Abschottung, würde unserer exportintensiven Volkswirtschaft schaden und am Ende mehr Arbeitsplätze kosten, als sie vielleicht kurzfristig sichert. Wir wollen uns darauf einstellen, weil uns nur das erlaubt, die weltweite Innovationsdynamik, etwa im Bereich der neuen Ökonomie, in diesen Bereich zu integrieren. Der Schlüssel dafür - das wissen Sie am besten - ist Internationalität und Weltoffenheit. Mit diesen Attributen muss sich Deutschland darstellen. Im Zeitalter der Globalisierung gibt es dazu keine Alternative.

Aber dieses Sich-darstellen-Wollen, dieses Sich-öffnen-Wollen der Welt gegenüber muss natürlich auch im Innern eine entsprechende Politik nach sich ziehen. Wer meint, Abschottung im Innern sich erlauben zu können, wer glaubt, mit Ängsten vor Fremdheit im Zeitalter der Globalisierung Politik machen zu können bzw. zu sollen, der verhält sich nicht nur unter dem Aspekt der Humanität falsch, nein, der schadet uns ökonomisch; denn je internationaler, je differenzierter die Arbeitsteilung wird, desto mehr muss man sich und die Menschen im eigenen Land darauf einstellen, dass Internationalität nachgerade ein Erfolgsrezept für das Bestehen der Herausforderungen der Globalisierung ist.

Damit meine ich übrigens nicht nur kurzfristige Maßnahmen wie die, die wir mit der Greencard-Regelung getroffen haben, mit der wir auf Zeit den Fachkräftemangel in diesem Bereich überbrücken wollen und werden. Ich denke dabei insbesondere an eine grundsätzliche Einstellung in Deutschland, die wir verändern müssen, die wir auf ein Mehr an Öffnung, an Internationalität einstellen müssen, weil sich die deutsche Wirtschaft sonst im internationalen Wettbewerb nicht behaupten können. Wenn wir auf der einen Seite mit den Herausforderungen der Globalisierung konfrontiert

sind, dann dürfen wir auf der anderen Seite das politische, das soziale, das gesellschaftliche System nicht in Provinzialität abrutschen lassen.

Dies alles vollzieht sich vor dem Hintergrund einer wirklich guten Verfassung der deutschen Wirtschaft. Wer sich einmal die Wachstumszahlen im ersten Quartal anschaut, der wird mir zustimmen, wenn ich sage: 3,3 % Zuwachs im Vergleich zum letzten Jahr, das kann sich sehen lassen, übrigens auch im europäischen Maßstab. Dabei muss man einmal darauf hinweisen, dass es, wenn die stärkste und größte europäische Volkswirtschaft um 3 % wächst, etwas anderes ist, was die Stärkung der wirtschaftlichen Kraft in Europa angeht, als wenn die Wirtschaft eines sehr viel kleineren Landes um dreieinhalbe Prozent wächst. Ich denke, auch diesen Maßstab muss man sich gelegentlich einmal vor Augen führen.

Wir haben bei den Ausrüstungsinvestitionen inzwischen auch auf dem Binnenmarkt, verglichen mit dem letzten Jahr, einen Zuwachs von fast sechs Prozent. Ich bin ganz sicher: Wenn wir die vorgezogene Steuerreform, die 2001 sowohl im Bereich der Unternehmen als auch im Bereich der Privaten mehr Möglichkeiten schafft, unter Dach und Fach haben, werden wir auch sehr viel weniger Schwierigkeiten auf dem Binnenmarkt bei der Frage der Binnenkonjunktur, bei der Frage der privaten Nachfrage haben.

Diesen Zusammenhang zwischen der Stärkung der Aufschwungkräfte aus dem Export und dem Binnenmarkt heraus und der Notwendigkeit, die Steuerreform nicht auf die lange Bank zu schieben, sondern sie rasch beschlossen zu bekommen, muss man sehen. Jeder, der meint, er könnte im Vermittlungsausschuss oder sonst wo mit diesem Reformwerk parteitaktische Spielchen treiben, verhält sich jedenfalls gegen den Aufschwung. Das wird nach meiner Auffassung die Auseinandersetzung in den nächsten Wochen und Monaten auch bestimmen. Wir müssen es schaffen, das, was am Anfang allein exportgeleiteter Aufschwung war, was sich jetzt auf dem Binnenmarkt bei den Ausrüstungsinvestitionen hier zu Hause bemerkbar macht, zu bewahren und auszudehnen auf die private Nachfrage. Das ist nur mit einer schnellen Entscheidung über die Steuerreform möglich. Aber in gleicher Weise ist es auch nötig.

Wenn wir das schaffen, dann - so zeigen alle Prognosen - laufen wir in eine Phase wirklich guter Wachstumserwartungen. Das betrifft nicht nur dieses Jahr, sondern betrifft nach allen Prognosen auch das nächste Jahr und die weiteren Jahre. Das ist eine Riesenchance für unser Land. Ich denke, wir sollten unabhängig davon, wo wir uns einzeln verorten, alle miteinander dafür sorgen, dass diese Chance genutzt wird, im Interesse der Unternehmen, aber vor allen Dingen auch im Interesse der Beschäftigten. Das gilt nicht nur, aber allemal auch für den Wirtschaftsbereich, in dem Sie tätig sind.

Mein Wunsch ist, dass diese Konferenz der Anfang des Aufbaus eines wirklich gelungenen Netzwerkes zur Stärkung der maritimen Wirtschaft in Deutschland wird. Die Bundesregierung ist zu einer sehr engen Kooperation mit denen, die als Wirtschaftler, als Gewerkschafter in diesem Bereich Verantwortung tragen, bereit. Sie ist darüber hinaus zu einer sehr engen Kooperation mit den Bundesländern bereit, die sich für diesen Bereich in besonderer Weise interessieren und engagieren. Mir bleibt, dieser Konferenz sehr viel Erfolg zu wünschen.

Podiumsdiskussion

Moderation:

Volker Herres
Chefredakteur des NDR

Diskutanten:

Edelgard Bulmahn
Bundesministerin für Bildung und Forschung

Peter Dietrich
Vorstandsvorsitzender des Zentralverbandes der Deutschen Seehafenbetriebe e.V.

Sigmar Gabriel
Ministerpräsident des Landes Niedersachsen

Jan Kahmann
Mitglied des geschäftsführenden Vorstandes der Gewerkschaft ÖTV

Reinhard Klimmt
Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Frank Leonhardt
Vorsitzender des Verbandes Deutscher Reeder e.V.

Dr. Thomas Mirow
Senator der Wirtschaftsbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg

Dr. Werner Müller
Bundesminister für Wirtschaft und Technologie

Dipl.-Ing. Herbert von Nitzsch
Vorsitzender der Geschäftsführung Blohm & Voss GmbH

Dr. Harald Ringstorff
Ministerpräsident des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Dr. Henning Scherf
Präsident des Senats der Freien Hansestadt Bremen

Heide Simonis
Ministerpräsidentin des Landes Schleswig-Holstein

Frank Teichmüller
Bezirksleiter der IG Metall, Bezirk Küste

Podiumsdiskussion unter der Leitung von Volker Herres, Chefredakteur des Norddeutschen Rundfunks

Volker Herres, NDR:

Es ist mir eine Ehre, diese erste, von Ihnen, verehrter Herr Bundeskanzler, initiierte "Nationale Konferenz Maritime Wirtschaft" hier auf dem Podium moderieren zu dürfen. Die Bedeutung des Themas und dieser Initiative können Sie unmittelbar ermessen an der hochkarätigen Besetzung dieses Podiums: Eine Ministerpräsidentin und drei Ministerpräsidenten von der Küste darf ich herzlich begrüßen. Heide Simonis ist bei uns aus Schleswig-Holstein, ebenso der Länderchef von Niedersachsen, Sigmar Gabriel, der Sie ja heute morgen schon begrüßt hat, der Bremer Bürgermeister Henning Scherf und aus Mecklenburg-Vorpommern ist Ministerpräsident Harald Ringstorff zu uns gekommen. Die Freie und Hansestadt Hamburg vertritt Wirtschaftssenator Thomas Mirow. Drei Bundesminister diskutieren mit uns: Edelgard Bulmahn, Bundesministerin für Bildung und Forschung, Wirtschaftsminister Werner Müller und Bau- und Verkehrsminister Reinhard Klimmt. Soweit die Vertreter dessen, was man heute ja auch gern aktivierenden Staat nennt.

Die Akteure der maritimen Wirtschaft selbst sind natürlich auch vertreten. Ich begrüße Herrn Herbert von Nitzsch, Geschäftsführer der Werft Blohm & Voss, den Vorsitzenden des Verbandes Deutscher Reeder, Herrn Frank Leonhardt, und für die deutschen Seehafenbetriebe spricht Peter Dietrich, Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hafen- und Lagerhaus-AG. Und die Arbeitnehmer der maritimen Wirtschaft sind selbstverständlich auch vertreten: Noch nicht im Streik, sondern hier bei uns ist Jan Kahmann vom Vorstand der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, Frank Teichmüller vertritt die IG-Metall vom Bezirk Küste.

Mich selbst habe ich heute morgen ja bereits vorgestellt. Für die, die vielleicht etwas später gekommen sind, nur ganz knapp. Ich heiße Volker Herres, bin Fernsehchefredakteur des Norddeutschen Rundfunks und stamme aus einer anderen Metropole des europäischen Nordens, aus Cuxhaven; und Sie können meine journalistische Unabhängigkeit im Verlauf dieses Vormittags auf eine harte Probe stellen, dann nämlich, wenn wir über das Thema Tiefwasserhafen diskutieren sollten.

Auch wenn es heute zentral um das Thema Vernetzung gehen soll, der Herr Bundeskanzler hat es in seiner Rede ausgeführt, möchte ich unsere Debatte mit Blick auf die Zeit, aber auch mit Blick auf die stattliche Besetzung dieses Podiums ein bisschen strukturieren und bitte Sie dabei um Ihre Unterstützung, damit diese Konferenz, um ein maritimes Bild zu nutzen, nicht aus dem Ruder läuft.

Ich möchte zunächst mit dem Schiffbau beginnen. Wir blicken ja alle in Deutschland manchmal so etwas ängstlich auf das, was man Globalisierung nennt, wobei gerade die maritime Wirtschaft ja im Grunde immer schon sehr global war. Ich möchte Ihnen eine kleine Geschichte erzählen von zwei Managern, die während einer Safari einem äußerst hungrig, aggressiv aussehenden Löwen begegneten. Der eine wechselte sehr schnell sein Schuhzeug und zog Laufschuhe an. Der andere sagte: "Du glaubst doch nicht im Ernst, dass Du schneller rennen kannst als ein Löwe!" "Nein," sagte

der, "das muss ich auch nicht, es reicht vollkommen, wenn ich schneller bin als Du." Herr von Nitzsch, was kann der deutsche Schiffbau tun, damit uns andere nicht davonrennen?

Dipl. Ing. Herbert von Nitzsch, Vorsitzender der Geschäftsführung der Blohm & Voss GmbH:

Für den Verband für Schiffbau und Meerestechnik möchte ich feststellen, dass der Schiffbau eine High-Tech-Industrie ist. Wir haben das heute schon gehört und wir haben in den letzten Jahren eine große Umstrukturierung vorgenommen. Ich will das an einigen wenigen Beispielen einmal darlegen. Wir haben heute in Hamburg einen Cruise Liner, der eine völlig neue Unterwasserschiffform hat und 20 % weniger Leistung braucht. Dieses ist eine Entwicklung, die wir in Deutschland betrieben haben. Wir setzen uns ab im Weltmarkt und konnten dieses auch als Auftrag ummünzen.

Auch im Marineschiffbau haben wir Entwicklungen betrieben, die dazu geführt haben, dass der Südafrika-Auftrag neu gestaltet werden konnte im internationalen Wettbewerb und im nationalen Bereich haben wir im U-Boot-Bereich Entwicklungen betrieben, der Bundeskanzler hat es vorher schon angeführt, die ihresgleichen suchen.

Wir haben gleichermaßen in der Struktur eine erhebliche Änderung vorgenommen. Wir sind heute in einigen Betrieben soweit, dass wir mehr Ingenieure als Werker haben. Das bedeutet natürlich auch, dass wir eine vertikale Kooperation vornehmen müssen mit der Zulieferindustrie. Das heißt, dieses Netzwerk um dieses angesprochene schnelle Schiff, das ich eben darstellte, ist ein Beispiel dafür. 40 % dieser Leistungen sind im eigenständigen Management durchgeführt worden, in Partnerschaft mit der Werft. Ein ganz neuer Weg, der weltweit erstmalig beschritten worden ist und auch erfolgreich ist, denn wir können feststellen, das Schiff wird 15 Tage vor dem Liefertermin geliefert.

Bei den vertikalen Kooperationen können wir davon ausgehen, dass das volle Wissen, das volle Know-how der Zulieferindustrie umgesetzt werden kann. Wir haben aber auch einen neuen Weg gefunden in der Zusammenarbeit mit den Arbeitnehmern, mit deren Organisationen und den jeweiligen Vorständen. Die Arbeitnehmer sind heute in diese Entwicklung viel mehr mit einbezogen. Wir nutzen auch hier das volle Know-how unserer Arbeitnehmer.

Wir sind im Marineschiffbau Weltmarktführer und können hier feststellen, dass wir all diese Dinge schon durchgeführt haben, die wir eben ansprachen, d. h. eine Schiffswerft ist heute zu einem großen Teil bereits ein Systemhaus, welches installiert und viele viele andere mit beschäftigt.

Das geht natürlich auch nur, wenn wir in der Ausbildung mit führend sind. Fast alle unsere Werften betreiben heute überproportionale Ausbildungsanstrengungen. Das geht soweit, dass wir unsere Ausbildungswerkstätten nutzen, um kleineren Fremdfirmen gleichermaßen Ausbildungshilfe zu geben, also im Ausbildungsverbund. Wir geben Stipendien, bezahlen Promotionen und wir sind in

der Diskussion mit den Universitäten und Hochschulen über die Inhalte dessen, was wir erwarten in der nächsten Zeit für unseren Fachbereich.

Als Fazit können wir feststellen, dass wir mit all diesen Maßnahmen, von denen ich nur ein paar darlegen konnte, erreicht haben, dass wir keine Angst vor unserer Konkurrenz haben. Wir haben eine relative Stabilität im Markt erreicht, was wir aber nicht können ist, konkurrieren gegen Staatskassen. Das ist das, was der Herr Bundeskanzler vorhin ansprach, hier ist ein erster großer Schritt gemacht worden. Ob der ausreichen wird, vermögen wir heute noch nicht zu sagen, das wird sich im Herbst zeigen.

Entscheidend ist aber, wir, die deutsche Schiffbauindustrie, haben keine Angst vor dem Wettbewerb, wenn wir gleichartige Rahmenbedingungen haben. Natürlich bedarf es noch der weiteren Verbesserung des Netzwerkes. Hier haben wir einige Anfangspunkte durchgeführt. Hier ist auch noch ein Potential zur weiteren Absicherung. Deswegen werden wir diesen Schritt, den gerade die Niederlande so großartig dargelegt haben, weitergehen und auch durch eine Studie noch einmal hinterlegen, damit wir diesen schneller und effizienter auch umsetzen können.

Die Schiffbauindustrie heute ist eine High-Tech-Industrie. Wir haben heute mehr IT-Produkte an Bord als ein Flugzeug. Das liegt einfach daran, weil wir z. B. gegenüber dem Flugzeug 24 Stunden Hotelbetrieb zu leisten haben, dass wir größere Anforderungen haben. Dieses in der Form eines Netzwerkes betrieben gibt uns eine große Möglichkeit auch für die Zukunft.

Volker Herres, NDR:

Vielen Dank, Herr von Nitzsch. Sie haben die Rahmenbedingungen angesprochen. Ich möchte den Bundeswirtschaftsminister noch mal fragen. Der Bundeskanzler hat es in seiner Rede erwähnt, es geht um faire Chancen im internationalen Wettbewerb. Nun gibt es das Abkommen mit Korea, wie kann man denn durchsetzen, dass so etwas auch durchgehalten wird, dass es kontrolliert wird, eingehalten wird und was tun Sie, um dieses durchzusetzen oder was tun Sie, wenn es Ihnen nicht gelingt?

Dr. Werner Müller, Bundesminister für Wirtschaft und Technologie:

Ja, wenn das Abkommen nicht greift. Ich bin ja zusammen mit dem Präsidenten der Industrie, Herrn Henkel, und jemandem, der hier auch im Raume ist, kürzlich in Korea gewesen. Wir haben mit Nachdruck noch einmal auf die Zahlen hingewiesen. Es kann nicht sein, dass Korea Schiffe um bis zu 40 % unter Kosten anbietet. Das wird zwar bestritten, aber wenn die Analysen der EU - das macht ja nicht Deutschland alleine - das Anhalten des jetzigen Zustandes bestätigen, werden wir einen Konsultationsmechanismus auslösen. Das ist vielleicht der wichtigste Teil in dem Abkommen mit Korea, dass wir jederzeit eine Kommission einberufen können, die dann binnen 60 Tagen die Beschwerden geklärt haben muss. Wir werden diesen Konsultationsmechanismus dann strapazieren und wenn wir ihn durchlaufen haben, haben wir danach die Möglichkeit, über die WTO auch etwas deutlicher vorzugehen.

Ich bin aber nicht ganz ohne Hoffnung, denn ich habe von koreanischer Seite gehört, dass sie die Befürchtungen, die wir gegenüber Korea haben, langsam gegenüber China entwickeln, so dass wir vielleicht eines Tages gemeinsam in einem Boot sitzen. Vor diesem Hintergrund ist übrigens der WTO-Beitritt Chinas auch besonders wichtig.

Also, die Industrie muss wissen, die Bundesregierung ist voll bei ihr und wir werden für faire Wettbewerbsbedingungen sorgen, so oder so. Wenn es ohne Subventionen nicht fair geht, ich habe das in Korea gesagt, der Bundeskanzler hat es eben gesagt, dann müssen wir auf europäischer Ebene mit der Produktionsbeihilfe weitermachen.

Volker Herres, NDR:

Zukunft wird der Schiffbau in Deutschland nur haben, wenn er technologisch Spitze ist. Das ist unstrittig. Was tun Sie, um die Innovationskraft des deutschen Schiffbaus zu unterstützen?

Edelgard Bulmahn, Bundesminister für Bildung und Forschung:

Gerade in der Forschung und Entwicklung heißt Stillstand Rückschritt und deshalb muss man zweierlei gewährleisten: Zum einen müssen die Rahmenbedingungen stimmen, aber zum zweiten muss auch die Innovationsfähigkeit dieser Branche, dieser Industrie, weiter steigen. Das ist die Zielsetzung des Programms "Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert"

Ein Ziel ist, das System Schiff weiter zu verbessern, etwa durch die Entwicklung neuer Schiffstypen und verbesserter Schiffskonstruktionen.

Es gehört aber auch dazu, die Produktion als solche zu optimieren. Wir haben hier durchaus erhebliche Innovationsmöglichkeiten in der Produktionstechnologie, z.B. durch die Einführung neuer Fertigungstechniken. Computersimulation muss heute ein ganz normaler Bestandteil einer Schiffbauingenieurausbildung sein. Man kann heute kein Schiff mehr konstruieren, sei es eine Schiffsschraube oder auch das Schiff als solches, wenn man nicht gleichzeitig auch das Know-how der Computersimulation besitzt, dieses auch anwendet und weiterentwickelt. Hier darf es kein Stillstand geben.

Und ich will einige weitere Schlagworte nennen: ein Schlagwort ist die Automatisierung von Produktionsprozessen. Weitere Schlagworte sind die Entwicklung softwarebasierter Werkzeuge für den Produktionsprozess, die Verkürzung der Schiffsentwurfszeiten und die Standardisierung und Modernisierung von Bauteilen und von Baugruppen. Das müssen wir erreichen, wenn wir hier zu Produktionskostenreduzierungen kommen wollen.

Dazu gehören auch neue Teletechniken, dazu gehört die Genaufertigung, dazu gehört die Schaffung einer integralen digitalen Fabrik, dazu gehört die Bildung funktionsfähiger Netzwerke der sog. Endproduzenten, der Zulieferer, der Dienstleistungen, der Forschungseinrichtungen und dazu gehört auch die Nutzung

neuer Arbeitsorganisatoren und Arbeitswissenschaften für die Einführung neuer Prozesse und Technik.

Wir haben einen speziellen Schwerpunkt im Rahmen dieses Forschungsprogramms gesetzt. Wir haben es genannt "Vision 2010 – Reduzierung der Kosten im Schiffbau um 30 %". Das ist ein sehr anspruchsvolles Vorhaben. Wir haben aber jetzt schon über 30 Projektanträge, die eine außerordentlich gute Qualität haben.

Es gibt eine ganze Menge zu tun in Forschung und Entwicklung. Was ich besonders gut finde, nach dem halben oder Vierteljahr, in dem wir jetzt gemeinsam an diesem Forschungsprogramm – nicht mehr nur an der Konzeption – arbeiten, sondern auch schon an der Umsetzung, dass dieses Forschungsprogramm doch ein Ziel schon ganz klar erreicht hat, nämlich das der Zusammenführung von Unternehmen, von Forschungseinrichtungen. Dies ist eine zwingende Notwendigkeit, wenn wir nicht Stillstand haben wollen, sondern Fortschritte erzielen wollen. Und ich finde hier spielen die Werften eine gute Rolle, eine wichtige Rolle und ich bin sehr froh, dass auch die Gewerkschaften mitmachen, weil dieses natürlich ein gemeinsames Interesse und eine gemeinsame Zielsetzung sein muss.

Und meine Mitarbeiter haben mir noch einmal bestätigt, dass es inzwischen doch so etwas wie eine Aufbruchstimmung auch in dieser Industrie gibt. Wir haben eine hohe Bereitschaft zur Kooperation zwischen den Werften, zwischen den Hochschulen und wir haben den Willen aller beteiligten, dieses Ziel zu erreichen und ich finde, dass ist das Wichtigste.

Und dann lassen Sie mich einen Punkt noch sagen. Ich würde mir wünschen, wenn diese Konferenz vielleicht auch jungen Leuten Mut macht, sich wieder für einen Beruf in dieser Branche zu entscheiden. Wir haben einen drastischen Rückgang an Studienanfängern im Schiffbauingenieurwesen und wir können natürlich das alles nicht leisten, wenn wir hier nicht auch die entsprechenden Fachkräfte haben. Dazu kann ich jetzt niemand zwingen, aber es ist wichtig, dass wir auch deutlich machen, durch solche Konferenzen, durch Angebote an Hochschulen, in Unternehmen, dass dies auch in Zukunft ein attraktiver Beruf ist und das man hier auch gute Berufschancen hat.

Volker Herres, NDR:

Danke schön. Auf die Aspekte Gewerkschaften und Bildung, Aus- und Weiterbildung, kommen wir gleich noch mal zurück. Ich möchte aber zuvor jemanden ansprechen, der selber mal im Schiffbau tätig war. Unter den Politikern, die hier auf dem Podium sitzen, ist auch einer, der im Schiffbau gearbeitet hat, der Ministerpräsident von Mecklenburg-Vorpommern nämlich, vor der Wende in der DDR, und er hat dann als Politiker später den schweren Gang der Werften dort miterleben und mitgestalten dürfen. Herr Ringstorff, wie sehen Sie denn die Zukunftschancen, die Besonderheiten der Werften in Ostdeutschland?

Dr. Harald Ringstorff, Ministerpräsident des Landes Mecklenburg-Vorpommern:

Herr Herres, die Werften sind in Mecklenburg-Vorpommern nach wie vor von immenser Bedeutung für unsere Wirtschaft, in einer noch immer relativ schwachen Küstenregion. Der Bundeskanzler hat in seinem Referat schon darauf hingewiesen, dass enorme Anstrengungen zur Modernisierung und zur Rationalisierung unternommen worden sind.

Um Ihnen das vielleicht mal an Zahlen deutlich zu machen: Vor der Wende haben im reinen Werftbetrieb ca. 35.000 Menschen gearbeitet, jetzt sind es noch etwas über 4.500. Es sind gewaltige Anstrengungen gemacht worden, um die Produktivität zu erhöhen und die Kosten zurückzuführen, und die Werften waren dabei außerordentlich erfolgreich.

Doch nun gibt es ein neues Problem. Wir befinden uns praktisch in einer Produktivitätsfalle. Weil die Unternehmer, weil die Werftarbeiter so viel Erfolg hatten bei Ihren Anstrengungen, die Produktivität zu erhöhen, sind sie jetzt in einer Falle, weil wir Kapazitätsobergrenzen haben. Die Kapazitäten mussten von 545.000 auf 327.000 cgt pro Jahr reduziert werden. Da dazu weitere Produktivitätssteigerungen erfolgten, müssen weitere Arbeitsplätze abgebaut werden, weil die Produktion nicht erhöht werden darf. Die Verträge lassen zwar eine Lockerung dieser Kapazitätsobergrenzen ab 2001 zu. Bisher gibt es aber dafür noch kein grünes Licht. Man war 1992, als die Verträge geschlossen wurden, davon ausgegangen, dass in Mecklenburg-Vorpommern knapp 7.000 Werftarbeiter übrigbleiben sollten. Jetzt sind es etwas über 4.500. Wenn die Entwicklung so weiter geht, geht langsam die Systemfähigkeit der Werften verloren, weil sie in bestimmten Gewerke eine bestimmte Anzahl von Arbeitskräften brauchen. Die Werften könnten ihr Bauprogramm praktisch schon zur Hälfte des Jahres realisiert haben mit den Möglichkeiten, die dort gegeben sind.

Nur durch die Hereinnahme nicht cgt-pflichtiger Produktion ist es überhaupt gelungen, weitere Entlassungen zu verhindern. Sie werden aber unwiederbringlich kommen, wenn es uns nicht gelingt, diese Kapazitätsobergrenzen zu Fall zu bringen.

Ich danke der Bundesregierung, dass sie sich auf EU-Ebene für die Aufhebung der Kapazitätsobergrenze einsetzt, aber wir müssen zu Ergebnissen kommen, sonst sehe ich weitere negative Entwicklungen für den bei uns so überaus wichtigen Schiffbau an der Küste in Mecklenburg-Vorpommern. Wettbewerbsfähig sind die Werften, ich glaube sogar überaus wettbewerbsfähig. Aber man muss dieses Hindernis Kapazitätsobergrenzen lockern und in der Folge auch beseitigen.

Volker Herres, NDR:

Frau Bulmahn hat die Gewerkschaften angesprochen, Herr Teichmüller. Die Politik kann fördern, flankieren, unterstützen. Wir haben dazu einiges gehört inzwischen. Was aber kann die Werftindustrie und vor allem können die Arbeitnehmer aus eigener Kraft leisten, um die Lage zu verbessern, um der Werftindustrie eine Zukunft zu geben?

Frank Teichmüller, Bezirksleiter der IG Metall - Bezirk Küste:

Ich glaube, dass die richtigen Stichworte hier heute schon gegeben worden sind. Wenn wir von einem Innovationswettbewerb reden, dann ist Voraussetzung, dass nicht nur irgendwo sich jemand etwas ausdenkt, sondern dass bis dort, wo das Produkt hergestellt wird, die notwendige Qualifikation vorhanden ist und dass die Zusammenarbeit der unterschiedlichen Beteiligten erreicht wird.

Ich sehe im wesentlichen drei Probleme. Das eine ist hier heute sehr deutlich angesprochen worden, wir haben keinen freien Markt. Natürlich muss eine Industrie immer besser werden, natürlich müssen wir Probleme, wie wir sie in Mecklenburg-Vorpommern haben, lösen. Ich will diesen Aspekt betonen. Wir schützen z. Zt. mit der cgt-Begrenzung Südkorea. Die Schiffe, die in Mecklenburg-Vorpommern heute gebaut werden, die werden in Europa nicht noch mal gebaut. Die werden nur noch in Südkorea gebaut, also insofern machen wir das Gegenteil von dem, was mal angedacht war.

Das zweite Problem ist hier heute angesprochen worden mit dem Begriff Netzwerk. Und das scheint mir ganz zentral zu sein. Da hört man immer diesen Fachbegriff „Cluster“. Ich habe lange gebraucht, zu begreifen, was ein Cluster ist. Es ist ein Netzwerk. Wir haben in der Schiffbauindustrie, in der maritimen Industrie im wesentlichen eine mittelständische Struktur. Das hat große Vorteile, weil die Flexibilität der Unternehmen dadurch gegeben ist. Aber es hat auch Nachteile in der Frage der strategischen Kompetenz für das gesamte Cluster.

Ich will mal ein Beispiel nennen, wo auch deutlich wird, dass es gegensätzliche Interessen gibt. Wenn wir über Schnittstellen nachdenken, dann ist das eine Frage wie ein Schiff aussieht, das ist eine Frage wie der Hafen darauf reagiert. Es ist aber auch eine Frage, wie die Bahn darauf reagiert, wie die Hinterland- anbindungen sind. Jedes Mal, wenn ich einen Container anfassen muss, brauche ich Zeit, brauche ich Personal, brauche ich Investitionen, brauche ich Fläche. Wenn ich hier nicht zu optimalen Lösungen komme, dann ist der Transport auf der Straße auf dem Lastwagen allemal billiger und schneller und dann werden wir diese Verlagerungen nicht erreichen. Aber das kann nicht allein die Werft oder der Spediteur oder der Hafen lösen. Das können wir nur lösen, wenn wirklich alle Beteiligten zusammenarbeiten. Das scheint mir ganz wichtig zu sein und wenn wir dann von Qualifikation reden, wird auch deutlich, dass es dafür nicht die Qualifikation auf der Werft oder die Qualifikation im Hafen gibt, sondern dass das nur im Zusammenhang geht.

Und dann ist drittens dazu eine nationale und eine europäische Strategie notwendig, die also diese Verkehrskonzepte überhaupt erst ermöglicht. Die Voraussetzung ist, dass es zu diesen Verkehrskonzepten kommt. Das ist glaube ich das wichtigste Signal dieser heutigen Konferenz. Da haben wir in der Vergangenheit uns hier an der Küste ein bisschen verlassen gefühlt. Das hat sich mit der neuen Regierung Gott sei Dank geändert.

Was sich noch verändern muss und was heute Signal der Konferenz sein muss, ist, dass wir an die Zukunft glauben. Wir werden mehr Verkehr kriegen. Das ist völlig unausweichlich. Das zeigen nicht nur die Statistiken, sondern die Wahrscheinlichkeit, das zeigt alles, was wir heute wissen. Wir werden mehr Verkehr kriegen und entweder geht der nur auf die Straße wie in den vergangenen Jahren oder es muss

uns etwas einfallen. Wir werden mehr maritimen Tourismus kriegen, denn die Bettenburgen sind am Ende. Eine völlig andere Art als heute. Nicht nur die "Alte-Männer-Schiffe", sondern eben einen völlig anderen Tourismus, aber wir werden ihn kriegen.

Wir werden nicht mehr genug alternative Energien an Land erzeugen können. Wir werden, was den Meeresbergbau, was die Ernährung angeht, Veränderungen bekommen. Die Frage ist nur, sind wir dabei oder nicht. All das ist ja heute hier scheinbar Konsens. Ich freue mich darüber. Früher hieß es immer: Altstrukturen wie Bergbau, Landwirtschaft, Schiffbau. Da waren wir alle in einem Topf. Heute sind wir uns klar, wir sagen Schiffbau und Flugzeugindustrie. Die nieten übrigens noch, wir nicht, wir machen Laserschweißen. Das ist Spitzentechnologie. Da haben wir als Bundesrepublik, als Europa einen Vorteil. Aber bitte nicht nur beim Entwurf und gebaut wird dann in Südostasien, sondern dann bitte auch die Produkte herstellen.

Hier brauchen wir wirklich eine Initiative, eine Offensive und ich freue mich, dass Frau Bulmahn hier verkünden konnte, dass es da heute Wettbewerb gibt. In der Vergangenheit haben wir oft genug darüber geklagt, dass die Mittel nicht abgerufen wurden. Also, das ist insofern wirklich ein gutes Zeichen. Und diese Zusammenarbeit, die hier anläuft, ist erst ein Anfang. Die Schwierigkeiten, die dahinter stecken, dürfen nicht übersehen werden. Das ist eine Aufgabe der Industrie, die Kleinlichkeiten, den Egoismus, das "Überlebenswollen nur heute" zu überwinden und ein bisschen langfristiger zu denken. Das ist auch eine Aufforderung an die fünf norddeutschen Küstenländer, z. B. was die Kapazität von Universitäten angeht, zusammenzuarbeiten und nicht wie bei Häfen den Länderwettbewerb an die erste Stelle stellen. So viel Geld haben wir nämlich alle nicht zusammen.

Volker Herres, NDR:

Herr Teichmüller, den Ball würde ich gern gleich mal weiterreichen an den Ministerpräsidenten des Landes Niedersachsen nämlich Herr Gabriel, wer in der Oberliga mitspielen will, der muss qualifiziert sein. Das ist unstrittig. Bildung ist Ländersache.

Sigmar Gabriel, Ministerpräsident des Landes Niedersachsen:

Ich vermute, dass die schönen Themen bei uns hängen bleiben. Ich glaube, ich will den Ball von Herrn Teichmüller aufnehmen, ich glaube wir können nicht den Unternehmen sagen: Ihr müsst Euch vernetzen, Ihr müsst kooperieren und wir selber machen Kleinstaaterei in Bereichen, wo wir zuständig sind. Das gilt für den Bereich Ausbildung, ob in Hochschule oder im dualen Ausbildungssystem oder an den Berufsfachschulen. Das gilt auch im Bereich der Häfenkooperation. Das hat zwei Voraussetzungen.

Erstens, dass wir uns als Länder dazu verstehen, das als nationale Aufgabe und übrigens als gemeinsame norddeutsche Chance zu begreifen, nicht als Chance für Bremen, für Hamburg oder für Niedersachsen oder für Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern, sondern als gemeinsame Chance für den Norden. Und es setzt, um mal den Ball zurückzuspielen, voraus, dass immer dann, wenn wir

Kooperationen organisieren, sagen wir mal die Bereitschaft von Gewerkschaften, Arbeitgebern, Unternehmern vor Ort Unterschriftenlisten gegen den Untergang des Abendlandes zu unterschreiben, dass das vielleicht auch abnimmt. Also wir haben ja hier im Norden Erfahrungen mit der Kooperation was Fachhochschulen angeht. Wenn man das gelesen hat, dann hatte man den Eindruck, also morgen ist es wirklich vorbei mit jeder Form von Ausbildung in Norddeutschland. Ich nehme an, es sind ein paar dabei, die mit unterschrieben haben heute. Und heute stellt man fest, es gibt uns immer noch. Also, ernsthaft gesprochen, Kooperation in der Politik ist sicher notwendig, keine Frage, aber es setzt wirklich voraus, dass dem Kooperationsgedanken in den Regionen Rechnung getragen wird und dass man dort nicht sozusagen auf nationalem Niveau den Provinzialismus vorführt, den der Bundeskanzler zu Recht, was den internationalen Bereich angeht, kritisiert hat. Was wollen wir bei uns machen?

Wir haben erstens im Bereich der Fachhochschulen diese Kooperation vorbereitet und durchgeführt. Wir haben noch zwei, bei denen wir eine Hochschulausbildung machen, in Oldenburg und in Leer. Wir haben im Simulatorenbereich in Oldenburg aus diesem Grund auch investiert. Es wäre gut, wir würden mit den benachbarten Küstenländern ins Gespräch kommen, wie wir - sagen wir mal - Synergien und Kooperationen fördern. Da ist manchmal noch die Bereitschaft allzu gering ausgeprägt.

Der zweite Teil ist der Teil der dualen Berufsausbildung. Da haben wir ein Problem, und zwar setzt ja beispielsweise bei dem Offiziersnachwuchs das Ganze voraus, dass einige Jahre auf Fahrt gegangen wird nach der beruflichen Ausbildung. Wenn die jungen Menschen keine Chance haben, nach der Berufsfachschule oder nach dem dualen Ausbildungssystem dies auch zu machen, werden sie sich auch nicht für diesen Beruf entscheiden, d. h. wir wollen gerne - was wir übrigens auch in Cuxhaven getan haben - dort, wo es Probleme im dualen Ausbildungsbereich gibt, das ergänzen, nicht ersetzen. Ergänzen durch eine vollzeitschulische Berufsausbildung in der Berufsfachschule, aber wir brauchen die Bereitschaft der Unternehmen im Bereich des dualen Ausbildungssystems - sowohl bei den technischen Berufen, als auch bei den nautischen Berufen - hinterher Anschlussverträge zu geben. Das gilt übrigens auch für die Ingenieurausbildung. Nicht nur im Schiffbau, sondern auch dort, wo hinterher in der Schifffahrt die Leute gebraucht werden, ist natürlich der Ruf unter den Jugendlichen und jungen Erwachsenen der, dass es keinen Sinn mache, dort zu studieren. Das ist etwas, was wir auch im Rahmen von solchen Konferenzen - finde ich - verändern sollten.

Und der zweite Schwerpunkt im Norden liegt natürlich - in nehme an, wir kommen nachher noch darauf - im Bereich der Häfenkooperation. Auch da kann es nicht so sein, dass wir den Unternehmen sagen, nun kooperiert mal und wir - sagen wir mal - versuchen, alles zu unternehmen, um uns unangenehme und manchmal schwierige politische Debatten zu Hause zu ersparen. Ich denke, dafür sind wir nicht gewählt.

Volker Herres, NDR:

Wir sind jetzt schon sehr in der vernetzten Diskussion. Das ist auch gut so und wir wollen auch gleich zum zweiten großen Thema kommen: zur Schifffahrt. Ich möchte aber noch mit einer letzten Frage beim Schiffbau bleiben. Wer bauen will, das weiß

man nicht nur in der maritimen Wirtschaft, der braucht Geld, der braucht eine Finanzierung. Das ist auch im Schiffbau so. Frau Simonis, an Sie als Finanzexpertin die Frage: Brauchen wir neue Finanzierungsformen für den Schiffbau?

Heide Simonis, Ministerpräsidentin des Landes Schleswig-Holstein:

Ich glaube, wir brauchen schnellere Finanzierungen. Und wir brauchen mutigere. Den Landesbanken im Norden, die hier teilweise gemeinsam arbeiten, ist da sehr zu danken.

Und wir brauchen weniger Bürokratie in Brüssel. Wenn ich beispielsweise mitkriege, dass eine Richtlinie, die für das Jahr 1999 gelten sollte, erst im März 2000 vorlag, dann ist das für die Werften, die ja zum Teil nach ihrer Art Vorfinanzierung geben, alles andere als hilfreich.

Bei der Frage von steuerlichen Freistellungsmöglichkeiten, von Abschreibungsmöglichkeiten, scheint mir ein bisschen verlorengegangen zu sein, dass es Einzelbereiche bei uns in der Bundesrepublik gibt, die besonderer Hilfe bedürften, weil sie alleine mit den Finanzierungsproblemen nicht fertig werden.

Je nachdem wie die Marktsituation ist, muss die Werft nämlich nicht nur das Schiff liefern, also die Garantie geben, dass das Schiff zu einem festen Termin läuft, sondern sie muss auch eine Finanzierung liefern. Und das ist ein Punkt, über den vielleicht noch einmal nachgedacht werden sollte, ob bei der Frage der Abschreibungsmöglichkeiten, der Sonderabschreibungsmöglichkeiten, der steuerlichen Möglichkeiten, noch etwas getan werden kann.

Jetzt werden natürlich alle anderen Branchen aufschreien. Aber da muss man eben das Besondere im Schiffbau herausarbeiten und gegen das andere stellen, um zu schauen, ob das nicht doch gerechtfertigt ist. An sich bekommt eine ordentliche Firma ihre Finanzierung immer zusammen. Probleme entstehen nur, wenn ein Auftrag an Land gezogen werden muss, um diese Werft über Wasser zu halten, wie wir es gerade in Schleswig-Holstein erlebt haben. Wenn dann die Hausbank sagt: "Das war's", dann greift aus dem Instrumentarium, das wir haben, nichts mehr.

Dann müssen wir übrigens, was Garantien und Bürgschaften anbetrifft, selbst für die lächerlichsten Summen in Brüssel um Erlaubnis fragen, ob wir das dürfen. Dann meditiert man dort in aller Ruhe, ob wir diese Garantien aussprechen dürfen, ja oder nein. In der Zwischenzeit ist der Unglücksfall in der Regel eingetreten.

Also, wir brauchen, glaube ich, keine grundsätzlich anderen Instrumente, aber die, die wir haben, intelligenter und "vernetzter" einzusetzen, das könnte schon helfen.

Volker Herres, NDR:

Danke schön. Herr von Nitzsch: Zum Thema Schiffbau kriegen Sie das letzte Wort. Sind Sie jetzt optimistischer?

Dipl. Ing. Herbert von Nitzsch, Vorsitzender der Geschäftsführung der Blohm & Voss GmbH:

Ich bin optimistischer, wenn wir es umsetzen können, dass wir kalkulierbare Rahmenbedingungen bekommen können. Sie müssen sich vorstellen, dass unsere Aufträge zwischen zwei und fünf Jahren brauchen, bis wir sie unter Dach und Fach haben.

Wenn wir dann jedes Jahr wechselnde Bedingungen haben, dann sind wir nicht in der Lage zu kalkulieren. Insofern bitten wir, dass wir Rahmenbedingungen bekommen, die für uns kalkulierbar sind, für unsere Belegschaften kalkulierbar sind. Wir werden sicher von den Belegschaften und von dem Management unseren Teil dazu bringen. Insofern bin ich optimistisch, aber ich war es auch vorher schon und ich hoffe auf das gute Netzwerk, so dass wir schneller zu adäquaten Entscheidungen kommen.

Volker Herres, NDR

Herr Leonhardt wir waren ja eben beim Thema Aus- und Weiterbildung auch schon bei der Schifffahrt. Wie beurteilen Sie denn die Situation der deutschen Reeder, wie wettbewerbsfähig sind wir auf diesem Gebiet?

Frank Leonhardt, Vorsitzender des Verbandes Deutscher Reeder e.V.

Herr Herres, der Bundeskanzler erwähnte ja soeben die globale Herausforderung unserer maritimen Wirtschaft. Das trifft in ganz besonderem Maße natürlich für die Schifffahrt zu, welche schon seit eh und jeh auf den Weltmärkten bestehen muss.

Dafür sind im Wesentlichen zwei Voraussetzungen nötig, wir müssen einmal zur Gruppe der leistungsfähigsten gehören und zum Anderen zur Gruppe der Kostenführer.

Was die Leistungsfähigkeit der deutschen Schifffahrt anbetrifft, stehen wir im allerersten Glied, wenn ich z.B. das Containerschiff betrachte, der Container, der heute das wichtigste Transportgefäß für Industrieprodukte weltweit ist. An Containerschiffen haben wir in den letzten Jahren die führende Stellung hinsichtlich der Anzahl der Containerschiffe, wie auch die Modernität von Containerschiffen erreicht.

Anders sieht es leider aus bei der Kostenführerschaft, die wir nicht gewährleisten können und zwar durch die mit der Deutschen Flagge verbundenen hohen Sozialbelastungen. In diesem Bereich der Sozialentlastung ist es dringend erforderlich, dass wir uns dem Vorbild der europäischen Leitlinien zur Schifffahrtspföderung anpassen.

Alle europäischen Schifffahrtsstaaten handeln entsprechend, besonders effektiv in Dänemark und dem hier nur wenige Kilometer benachbarten Holland. Im Ergebnis werden in Holland 40 Prozent der Personalkosten gekürzt, während wir in der Regel davon ausgehen können, dass ein Schiff, was unter deutscher Flagge fährt, im Jahr

700.000 Mark höhere Personalkosten hat, als die unserer europäischen Nachbarn. Diese europäischen Richten die sind vorgegeben, wir in Deutschland hinken leider hinterher, insofern begrüßen wir sehr, dass in den Ihnen vorliegenden Leitlinien der Prüfungsauftrag vorgesehen ist, dass in der Frage der Sozialkostenentlastung Deutschland mit den übrigen europäischen Ländern verglichen wird.

Es ist hier auch schon im Bereich des Schiffbaus über den steuerlichen Rahmen gesprochen worden, da möchten wir in der Schifffahrt erst mal positiv vermerken, dass das im letzten Jahr eingeführte Tonnagesteuersystem sich bewährt hat. In einer dreijährigen Optionsfristlaufzeit können wir nach dem ersten Jahr schon feststellen, dass sich etwa 500 Schiffe für dieses System entschieden haben und ich bin fest von überzeugt, dass in den weiteren beiden kommenden Jahren noch eine große Anzahl von weiteren Schiffen auch sich zu diesem System orientieren wird.

Allerdings müssen wir darauf achten, dass dieses System, was aus dem europäischen Ausland von uns übernommen worden ist, auch europakonform bleibt. Es darf nicht angehen, dass die deutschen Reeder dadurch verunsichert werden, dass über systemfremde Auflagen in diesem Tonnagesteuerbereich diskutiert wird.

Des weiteren sehen wir mit Sorge in der Schifffahrt die anhaltende Diskussion über die neuen Abschreibungssätze für Abnutzung, die AfA-Nutzungsdauer, die bisher 12 Jahre in der Schifffahrt betrug, 12 Jahre deshalb weil eine Klasseperiode bislang vier Jahre dauert und man rechnet über drei Klasseperioden. Neuerdings dauern Klasseperioden fünf Jahre, so dass es konsequent wäre, diese AfA-Nutzungsdauer von 12 auf 15 Jahre auszudehnen, damit wir im Bereich dieser technisch-betrieblichen Intervalle bleiben; es darf aber nicht über 15 Jahre hinausgehen, das sind unsere wesentlichen Sorgen im Moment.

Volker Herres, NDR

Vielen Dank, Herr Leonhardt. Herr Klimmt, ich will Sie mal ansprechen. Da ging ja mancher Ball schon in Richtung Bundespolitik - Stichwort Holländisches Modell, Lohnnebenkosten - Stichwort AfA. Was kann denn der Staat tun, um die Zukunft der deutschen Seeschifffahrt flankierend zu unterstützen?

Reinhard Klimmt, Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Ich glaube es ist wichtig, dass wir sehen, dass es wenig Sinn macht, nur über Werften zu reden oder über Häfen zu reden und das, was eigentlich dazugehört - die Schifffahrt - dann anderen zuzuweisen, sondern wir müssen daran ein großes Interesse haben, dass wir bei uns die traditionelle deutsche Seeschifffahrt auch weiter hochhalten und dafür die entsprechenden Maßnahmen treffen.

Nicht aus Nostalgiegründen, wegen Hans Albers, der so schön Seemannslieder gesungen hat oder wegen Klaus Störtebecker, mit dem man dann sehr interessante Möglichkeiten hat bei den Kindern durch Erzählungen Eindruck zu schinden, sondern einfach aus der Notwendigkeit, sich den ökonomischen Bedingungen zu stellen und da ist nun leider festzuhalten, dass in den vergangenen Jahren die Zahl der deutschen Seeleute immer mehr zurückgegangen ist, nicht nur im

Mannschaftsbereich, sondern auch in den Führungsbereichen und das kann nicht unser Interesse sein, sondern wir müssen soviel wie möglich in dem Bereich auch von unserer Seite garantieren. Denn das nützt uns ja nichts, wenn nachher auch deutsche Reedereien durchaus noch auf den Weltmärkten und Weltmeeren Geschäfte machen, das aber mit uns nichts mehr zu tun hat, weil eben die Tendenz der Ausfluggung weiter zunimmt, aufgrund des Kostendrucks, der bei uns erzeugt wird.

Von daher sind wir fast schon - kann man sagen - im vorausseilenden Gehorsam dabei, ein Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung im Bereich der Seeschifffahrt zu schmieden, bei dem die Gewerkschaften und die Reederverbände mit dabei sind, um sicherzustellen, dass wir auch zukünftig einmal in der Ausbildung die Voraussetzungen haben, dass überhaupt entsprechend deutsche Seeleute ausgebildet werden, dass Ausbildungsplätze dafür zur Verfügung stehen und dass man überhaupt deutsche Seeleute noch bezahlen kann, denn selbstverständlich gibt es da auch den Anspruch darauf, was man an Gehalt oder an Heuer erwartet.

Wir sind in diesen Gesprächen und in der Tat ist es so, dass wir von unserer Seite aus dazu beitragen, finanzielle Erleichterungen zu gewähren, aber unsere Nachbarländer im Norden und im Westen sind da ein Stückchen weiter, weil für sie wohl auch die Frage der maritimen Wirtschaft noch etwas mehr bedeutet beim gesamten Sozialprodukt und wir müssen uns jetzt entscheiden, ob wir uns in dieser Frage auch angleichen wollen.

Ich meine, wir sollten das tun. Wir können ja nicht warten, dass sich eventuell aus Finanzgründen Holländer und Dänen das anders überlegen, sondern wir müssen von unserer Seite aus versuchen gleichzuziehen.

Wir sind in Gesprächen, aber ich muss auch deutlich sagen, solche Erleichterungen machen dann auch wirklich nur einen Sinn, wenn es gleichzeitig zugunsten deutscher Seeleute und eben der deutschen Flagge geht, diesen Egoismus müssen wir für uns schon in Anspruch nehmen. Es geht nicht nur darum den Reedern ihre guten Geschäfte noch zu verbessern, sondern es geht darum, eben das nationale Interesse und das Interesse der Küstenländer in diesem Fall zu wahren, und da stehen wir nun mal bei aller Liebe zu Europa im heftigen Wettbewerb mit unseren Nachbarstaaten.

Wichtig, - und da bin ich dankbar, dass das von Herrn Leonhardt lobend erwähnt worden ist - ist die Umstellung auf die Tonnagesteuern. Die gibt Sicherheit für die Unternehmen und auf diese Art und Weise haben wir schon den Trend, dass bei uns Rücklauf ist, dass sie sich wieder bei uns in Deutschland anmelden und wir haben uns vorhin unterhalten, die Tendenz ist in diesem Halbjahr wieder steigend, wir haben wieder etwas mehr deutsche Seeleute als vorher. Das heißt, wir sind auf dem richtigen Wege und wir werden das auch zusammen weiter betreiben und ich hoffe, dass wir zu einem Abschluss kommen, der für unsere ja doch strapazierten Finanzen noch erträglich ist.

Volker Herres, NDR

Herr Kahmann, es geht um deutsche Seeleute, hat der Bundesverkehrsminister gesagt, was kann denn aus Ihrer Sicht von den Arbeitnehmern getan werden und von den Reedern getan werden, um die Situation deutscher Seeleute zu verbessern?

Jan Kahmann, Mitglied des geschäftsführenden Vorstandes der Gewerkschaft ÖTV

Herr Herres, es ist vorhin schon angesprochen worden, die deutsche Seeschifffahrt befindet sich insgesamt in einem internationalen Wettbewerb, der sehr stark von den billigen Flaggen geprägt wird. Diese billigen Flaggen kennen keine Wettbewerbsregeln und das hat auch dem Schifffahrtsstandort Bundesrepublik Deutschland eben sehr stark geschadet und das hat auch dazu geführt, dass die Arbeitsplätze in der deutschen Seeschifffahrt erheblich zurückgegangen sind.

Nun denke ich, dass im Prinzip zwei Maßnahmen, zwei Elemente notwendig sind, um der deutschen Seeschifffahrt wieder Perspektive zu geben. Im letzten Jahr ist ja ein Schifffahrtsförderungsprogramm auf den Weg gebracht worden, davon ist eben schon gesprochen worden, das betrifft Besatzungsregularien, auf die ich hier nicht eingehen will und es beinhaltet die Tonnagesteuer und darüber hinaus auch die Befreiung der Seeleute von Sozial- und Lohnsteuerabgaben.

Letzteres ist eine Empfehlung, die auf die europäische Union zurückzuführen ist, aber die Bundesregierung selbst hat diese Empfehlung nur zum Teil ausgeführt. Das hat dazu geführt, dass die Hoffnungen, die damit verbunden waren, insbesondere was den nationalen seemännischen Arbeitsmarkt angeht, sich bisher jedenfalls nicht erfüllt haben.

Insofern denke ich, dass das Gesetz auch noch mal zu überprüfen ist, ob die Elemente und die Absichten, die in diesem Gesetz gelegen haben, denn tatsächlich auch eingetreten sind und dazu geführt haben, den Schifffahrtsstandort Bundesrepublik Deutschland zu stärken. Da haben wir an der einen oder anderen Stelle Zweifel.

Darüber hinaus glauben wir auch, dass es notwendig ist, diese Empfehlungen der Europäischen Union, die die Befreiung der Lohnsteuer und die Befreiung der Sozialabgaben beinhaltet, auch als einen Maßstab zu nehmen, um ein, ich will mal sagen, neues europäisches Schifffahrtsfundament zu entwickeln. Dass die europäische Seeschifffahrt im internationalen Markt deutlicher auch mit sozialen Qualitäten auftritt, also deutsche Seeschifffahrt, europäische Seeschifffahrt, ein maritimes Qualitätssiegel ist; sich hinter der europäischen Flagge Elemente verbergen, die für eine moderne, auf die Zukunft ausgerichtete Seeschifffahrt, an die ja immer mehr Anforderungen gestellt werden, stehen. Seeschifffahrt und das Transportvolumen über See werden zunehmen und nicht rückläufig sein, insofern muss man sich auch auf diese Entwicklung einstellen. Dass sich hinter der europäischen Flagge Elemente verbergen, die für eine moderne, auf die Zukunft ausgerichtete Seeschifffahrt, an die ja immer mehr Anforderungen gestellt werden, denn die Seeschifffahrt und das Transportvolumen über See wird ja zunehmen und nicht rückläufig sein, insofern muss man sich auch auf diese Entwicklung einstellen.

Dass sich hinter dieser europäischen Schifffahrt auch technisch hochwertige Schiffe befinden, dass hinter der europäischen Schifffahrt sich auch verlässliche Reeder befinden, dass man diese Elemente und Gefahren, die beispielsweise im Zusammenhang mit „Erika“ und anderen Schiffskatastrophen aufgetreten sind, jedenfalls unter europäischen Flaggen nicht zu finden sind.

Unter europäischen Flaggen müssen Sozialstandards zu finden sein, die dem europäischen Kulturkreis gerecht werden; die nicht international den billigsten Arbeitsmarkt aussuchen. Europäische Flagge muss international, sozial verlässliche, vertretbare und geordnete Seeschifffahrt ausdrücken; und ich glaube auch, dass es notwendig ist, Gütezeichen zu entwickeln, wonach sowohl die Ökologie als auch dass die Qualifikation der Besatzung hohes Niveau besitzt. Um dies zu erreichen, muss die deutsche Seeschifffahrt stärker in eine europäische Konzeption eingebunden werden. Europäische Seeschifffahrt mit hohem technischen und sozialen Standard gegen die Billigflaggensysteme. Damit können neue Maßstäbe für die Weltschifffahrt gesetzt werden. Die wirtschaftliche Potenz Europas ermöglicht dies.

Ich will noch einen Schlusspunkt setzen: Wir begrüßen es außerordentlich, dass diese Konferenz hier heute zustande gekommen ist, weil es zum ersten Mal eine Konferenz ist, die die unterschiedlichen Elemente der maritimen Kette miteinander verbindet; und natürlich ist es richtig, dass deutsche Seeschifffahrt Auswirkungen auf Werften hat, auf die deutschen Seehäfen hat und natürlich ist es auch richtig, dass der Verlust von Arbeitsplätzen - und das zeigen Untersuchungen - in der Seeschifffahrt auch den Verlust von qualifizierten Arbeitsplätzen in der maritimen Wirtschaft, an Land, nach sich zieht.

Also insofern muss man diese Zusammenhänge sehen und deswegen glauben wir auch, dass die Initiative Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt gut und vernünftig ist. Aber sie muss eben auch mit der Perspektive verbunden sein, dass diejenigen, die dort Qualifikation erwerben, die dort tätig sind, auch langfristig ihren Beruf ausüben können.

Volker Herres, NDR

Danke schön. Die Leistungsfähigkeit der deutschen - insbesondere der deutschen aber auch der internationalen - maritimen Industrie kann man übrigens Ende September auf der weltweit größten Messe Schiff, Marine, Meerestechnik in Hamburg beurteilen, besichtigen und sich selber ein Urteil bilden.

Diese Messe findet unter der Schirmherrschaft des Bundeskanzlers im September statt. Wir sind beim Stichwort Vernetzung, Integration. Herr Mirow, wie ließe sich denn die deutsche Seeschifffahrt insgesamt noch besser in das System europäischer Verkehrs- und Güterströme integrieren?

Dr. Thomas Mirow, Senator der Wirtschaftsbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg

Ich glaube, dass das die Frage Hafenkooperation sozusagen schon anspricht, eine Frage, die man übrigens aus meiner Sicht auch differenziert behandeln muss.

Hafenkooperation sollte sich auf infrastrukturelle Aspekte beziehen, wie den, den sie jetzt erwähnt haben. Sie kann aus meiner Sicht nur begrenzt die Kooperation der Unternehmen umfassen, denn die Unternehmen müssen auch im Wettbewerb zueinander stehen.

Aber wir haben zwei Bereiche, bei denen wir ganz stark übereinstimmende Interessen unter den deutschen Häfen haben. Das ist erstens die Hinterlandanbindung. Wir haben wichtige Verkehrsinfrastruktur-Projekte aus der Sicht der deutschen Seehäfen, die so rasch, wie es die Finanzen erlauben, realisiert werden müssen, und wir haben zweitens ein schwieriges Thema, - aus meiner Sicht insbesondere im Verhältnis zu den europäischen Wettbewerbern - das ist nämlich die Frage: was zählt man als Infrastrukturkosten, was zählt man als Suprastrukturkosten.

Da haben wir immer wieder die Erfahrung, dass zum Beispiel im Verhältnis zu den hier freundlich erwähnten Kolleginnen und Kollegen aus den Niederlanden wir in Deutschland einen ganz anderen Finanzierungsmechanismus haben, der uns in ernsthafte Schwierigkeiten bringt.

Wir hatten vor etwa zwei Jahren ein Grünbuch der Europäischen Union, das sich zu der Frage geäußert hat, wie Supra- und Infrastruktur definiert werden sollten bis hin zu der Überlegung einer Preisregulierungs- und Preisaufsichtsbehörde.

Das sind durchaus eher schwierige Aspekte einer solchen Debatte. Also ich sehe hier zwei wesentliche Betätigungsfelder: erstens wir brauchen erstklassige Hinterlandanbindungen, denn die entscheiden über die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen und die müssen in der Finanzierung vergleichbar sein mit anderen europäischen Finanzierungswegen. Und zweitens wir brauchen eine entschiedene deutsche Interessenwahrnehmung, was das Thema öffentliche Beihilfen, Subventionen, Finanzierungsstrukturen im Bereich von Hafeninfrastruktur angeht.

Zum Beispiel wenn wir einen deutschen Tiefseewasserhafen bauen sollten, wird das ja eine interessante Frage sein nicht zuletzt deshalb, weil nach meiner Einschätzung die Zeit, in der wir immer selbstverständlich die gesamte Infrastruktur von Häfen mit öffentlichen Mitteln finanziert haben, schrittweise zu Ende gehen wird, zu Ende gehen muss. Das heißt man wird private Finanzierungswege finden und dafür muss es dann europäische einheitliche Rahmenbedingungen geben.

Volker Herres, NDR

Danke schön. Herr Dietrich, wir sind bei den deutschen Seehäfen, die machen eine Menge an Anstrengungen, um international wettbewerbsfähig zu sein, dennoch hat man immer die Gefahr vor Augen, dass uns Rotterdam den Rang ablaufen könnte. Wie kommts?

Peter Dietrich, Vorstandsvorsitzender des Zentralverbandes der Deutschen Seehafenbetriebe e.V.

Die Erfahrung spricht dagegen. Es ist bisher nicht geschehen und es wird auch in Zukunft nicht geschehen.

Ich glaube, die deutschen Seehäfen sind sehr attraktiv für die Kundschaft, die Reeder und die Verloader, gestählt durch einen Wettbewerb untereinander, Wettbewerb mit den Westhäfen und beginnend auch mit den Südhäfen, das gilt für die Universalhäfen wie für die Spezialhäfen, für die Ostseehäfen wie die Nordseehäfen.

Wir sind in einer Wachstumsbranche mit den Häfen. Wir gehen davon aus, dass weiterhin auch in Zukunft wie in der Vergangenheit der Hafenumschlag, das Gütervolumen, das über See transportiert wird, mit dem zwei- bis dreifachen des Zuwachses des Bruttoinlandsproduktes der am Handel beteiligten Länder wächst. Daraus folgern wir beispielsweise für den Containerverkehr, dass wir vermutlich in dem vor uns liegenden Jahrzehnt das Umschlagsvolumen verdoppeln werden.

Daraus resultiert eine hohe Investitionsbereitschaft und eine hohe Notwendigkeit zu investieren. Wir haben in den letzten Jahren in den Häfen 5 Milliarden Mark investiert, in den letzten 5 Jahren 5 Milliarden Mark, teils Suprastruktur, teils Infrastruktur und ich gehe davon aus, dass diese Investitionsnotwendigkeit bewirkt wird, dass wir auch in Zukunft mit hohen Beträgen dabei sind.

Übrigens sind die deutschen Seehäfen auch beteiligt an der Globalisierung, nicht nur als Berater, sondern auch als Investoren, die Unternehmen im europäischen Ausland, aber auch in Übersee.

Rotterdam hat eine Zeit lang den Anspruch vertreten, Haupthafen für ganz Europa zu sein oder zu werden, hat aber diesen Anspruch nicht durchsetzen können, weder gegenüber den deutschen Seehäfen noch gegenüber dem unmittelbaren Wettbewerber Antwerpen. Rotterdam hat sogar leicht Marktanteile verloren in den letzten 20 Jahren. Insgesamt aber sind die Marktanteile in Europa relativ stabil. Das alles ändert natürlich nichts an der Tatsache, dass wir einen sehr, sehr harten Wettbewerb haben, insbesondere zwischen den Westhäfen und den Nordhäfen, und das besagt auch nichts über die Zukunft.

Aber doch ein Wort zum Wettbewerb. Prinzipiell ist ja nun Wettbewerb Kernelement unserer Wirtschaftsordnung und Wettbewerb ist sicher gut für unseren Außenhandel, Hafenwettbewerb und auch für die Verbraucher, also Wettbewerb ist per se und an sich ja nichts schlechtes. Das wiederum kann natürlich nicht heißen, dass wir nicht zusammenarbeiten sollen. Bei der Zusammenarbeit muss man sprechen über die Zusammenarbeit zwischen Hafenstandorten, Häfen und Unternehmen in diesen Häfen. Und die Zusammenarbeit und der Wettbewerb, das funktioniert natürlich alles nur, wenn es einigermaßen faire und gleiche Rahmenbedingungen für alle Beteiligten gibt, da komme ich noch mal drauf zurück.

Aber es gibt auch bemerkenswerte Versuche und Erfolge in der Zusammenarbeit. Ich möchte zwei Beispiele nennen, die Bremer Lagerhausgesellschaft und die Gesellschaft Eurokai in Hamburg haben im Containergeschäft fusioniert, haben ihr Containergeschäft zusammengeführt. Die Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG und die Fa. Combispeed aus Lübeck entwickeln gemeinsam die Minilandbrücke

Hamburg-Lübeck, die Lübecker Hafengesellschaft ist über einen Kooperationsvertrag eingebunden.

In den Hinterlandverkehren ist es ganz selbstverständlich, dass wir zusammenarbeiten, obwohl wir verschiedene Systeme betreiben und bei der Interessenvertretung natürlich allemal. Die deutschen Seehäfen sind Eisenbahnhäfen, die Westhäfen sind sehr viel stärker auf den Rhein orientiert und begünstigt durch die Rheinschiene. Einige der erfolgreichsten Ganzzugsysteme die auf dem deutschen Schienennetz betrieben werden, werden betrieben von Gesellschaften, an denen große Hafenunternehmen maßgeblich beteiligt sind. Wir haben viel gelernt über Eisenbahnverkehr, haben übrigens auch gelernt, dass vermutlich das Management der Deutschen Bahn oder der DB-Cargo insbesondere, das ist der Bereich von dem wir etwas verstehen, die wahrscheinlich schwierigste Managementaufgabe in Deutschland überhaupt hat, aber wir sind mit der Bahn gemeinsam sehr weit gekommen.

Es gibt eine ganze Reihe von Gesellschaften auf der Schiene und zwar die größten, die in Partnerschaft zwischen Hafenunternehmen und DB-Cargo betrieben werden. Es gibt auch Betriebe die von Gesellschaften und Hafenunternehmen betrieben werden in Konkurrenz zur DB-Cargo. Aber alle diese Züge, die wir betreiben im Hinterlandverkehr, laufen diskriminierungsfrei die großen Universalhäfen Bremerhaven und Hamburg an.

Lassen Sie mich noch ein paar Worte sagen zu fairen Rahmenbedingungen. Die sind aus unserer Sicht unter mehreren Aspekten verzerrt, und zwar verzerrt in einer Weise, dass der Anspruch unserer niederländischen Nachbarn, die Fuhrleute Europas zu sein, immer mit dem sanften Hinweis, ihr Deutschen habt ja die Industrie, unterstützt wird.

Ich will Ihnen zwei Beispiele nennen. Auf den ersten zweihundert Kilometern Schienenstrecke vom Hafen Rotterdam kostet der Zugkilometer 8 Pfennig, auf den ersten zweihundert Kilometern von Hamburg oder von Bremerhaven kostet er 500 Pfennig - 5 Mark, das ist das 60-zigfache. Das benachteiligt uns als Eisenbahnhäfen bei der Entwicklung unseres Hinterlandverkehrs auf der Schiene. Das bringt pro Container, pro Standardbox 20 Mark. Jeder der die Preisverhältnisse auf der Schiene kennt, weiß wieviel das ist in Wirklichkeit, vor allen Dingen, wenn man die großen Zahlen sieht. In den Niederlanden sind die Container-Züge auch subventioniert worden, dagegen haben die deutschen Seehäfen in Brüssel geklagt, wie es aussieht mit Erfolg.

Wir haben einen anderen Bereich, wo wir uns benachteiligt fühlen, das ist die Belastung der Häfen mit Mineralölsteuer, das kostet uns einen hohen zweistelligen Millionenbetrag pro Jahr. Auch hier hoffen wir auf Gleichbehandlung. Bei den Hinterlandanbindungen erkennen wir uneingeschränkt an, dass selbstverständlich die Betuwe-Linie gebaut werden muss und dass der eiserne Rhein gebaut werden muss, die Westhäfen haben in einem zusammenwachsenden Europa Anspruch auf angemessene Anbindung an das deutsche Hinterland.

Was wir aber erwarten ist, dass wir bei der Durchführung, bei der Umsetzung von solchen Infrastrukturprojekten eine angemessene zeitliche Prioritätensetzung für unsere Häfen finden.

Ein anderer Bereich wo wir Probleme haben und wo wir etwas tun müssen, ist der ganze Bereich des Lotswesens. Das Lotswesen in Deutschland ist einfach viel zu teuer und ist ein negativer Tatbestand, der uns in der Wettbewerbsfähigkeit einschränkt. Ich möchte zusammenfassend nur sagen, wir wollen keine Subventionen und wir brauchen auch keine, wir wollen Leitlinien für Beihilfepolitik auf europäischer Ebene, das ist eine Forderung des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe, wird von allen Mitgliedern getragen. Wir wollen faire Wettbewerbsbedingungen, übrigens - auch Herr Senator Mirow hat es gesagt - bei solchen Definitionsfragen wie was ist staatlich zu finanzierende Infrastruktur und was ist Suprastruktur.

Wir wollen eine küstenfreundliche Prioritätensetzung bei Infrastrukturprojekten, die brauchen wir und wir brauchen auch eine gewisse Modernisierung von Verwaltungsabläufen und Entscheidungsprozessen, die Elbvertiefung in Hamburg hat 10 volle Jahre gedauert und das waren mindestens fünf Jahre länger, als es hätte der Fall sein müssen und mit der Außenweser ist es auch nicht übermäßig schnell gegangen, obwohl es nicht so lange gedauert hat wie in Hamburg. In Holland funktioniert „Holland incorporated“, vielleicht kriegen wir etwas Ähnliches auch, jedenfalls kann ich aus Sicht der Häfen nur dankbar sein für die Initiative zu einer solchen maritimen Konferenz.

Dr. Harald Ringstorff, Ministerpräsident des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Herr Herres, darf ich zu vielen Rahmenbedingungen nur wenige Sätze sagen?

Herr Dietrich, faire Rahmenbedingungen muss es natürlich auch innerhalb Deutschlands geben, gerade bei Eisenbahntarifen, und die gibt es leider nicht, weil die Ostseehäfen in Mecklenburg-Vorpommern diskriminiert werden durch die DB-Cargo. Wir haben etwa doppelt so hohe Kosten zu tragen wie andere Häfen bei vergleichbaren Relationen. Das führt dazu, dass Verkehr auf die Straße muss, was ja nicht gerade ein erstrebenswertes Ziel ist, und dass wir Verkehre in unseren Ostseehäfen verlieren. Ich möchte diesen Punkt hier auch noch einmal ansprechen, dass das, was im Wettbewerb mit den Niederlanden gilt, natürlich auch im Wettbewerb innerhalb Deutschlands gelten muss.

Volker Herres, NDR

Herr Klimmt, Verkehrsanbindung, was tut die Bundesregierung um die zu optimieren?

Reinhard Klimmt, Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Wichtig ist, dass der Begriff des integrierten Systems auch wirklich ernst genommen wird. Wir wissen, dass das Auto ein Teil unseres Verkehrssystems ist und in Emden ist man ja per se schon wieder Automann, wenn man weiß, was hier einen der wesentlichen Faktoren der Wirtschaftskraft darstellt, aber es gehört eben auch Anderes dazu, es gehört die Bahn dazu und es wäre sehr, sehr wichtig, wenn wir es

eben schaffen würden, den Schifffahrtsverkehr, den Verkehr auf See noch weiter zu stärken, vor allem eben im europäischen Bereich und selbstverständlich gehört dann als ein anderer Teil sozusagen nach innen, ins Innere reichend, die Binnenschifffahrt mit dazu.

Diese Dinge müssen miteinander kombiniert werden und optimiert werden und es müssen vernünftige Schnittstellen hergestellt werden. Das ist das, was wir uns zur Aufgabe gemacht haben, insofern bin ich auch dankbar, dass hier zwar hingewiesen wird auf ein Teil von Rahmenbedingungen, die nicht optimal sind, um die kämpfen wir auch auf der europäischen Ebene, um die Situation zu verbessern, aber dass das Entscheidende ja doch die Investitionen sind.

Da wurde die Elbvertiefung angesprochen. Ich hatte das Glück, das sozusagen für mich verbuchen zu können, weil ich die Tampen durchgeschnitten habe, um das jetzt sozusagen symbolisch deutlich zu machen.

Auch der Ausbau der Außenweser ist etwas, womit wir zeigen, dass der Bund sich in dem Bereich sehr stark mit investiven Mitteln einsetzt, das werden wir auch weiter tun.

Was die Bahn angeht, sind wir dabei, überhaupt erstmal einen Harmonisierungsprozess in Europa hin zu bekommen auf den verschiedensten Gebieten. Die Bahn ist praktisch, wenn man das Funktionieren der Verkehrssysteme im europäischen Rahmen betrachtet, fast noch vorsintflutlich, weil wir im Güterverkehr unterschiedliche Systeme haben. Lokomotiven werden gewechselt, die einen fahren links, die anderen fahren rechts, die einen haben Wechselstrom, die anderen haben Gleichstrom. Es ist also eine Sache, die erst einmal mühselig entwickelt werden muss, und wir sind dabei das zu tun und in diesem Sektor voranzutreiben, und dazu gehört auch, dass man entsprechende Bedingungen hat, die gleich sind wenn es darum geht, in den jeweiligen Ländern die Tarife festzustellen.

Darüber sind wir momentan immer noch ziemlich heftigem Clinch auf der europäischen Ebene, was diese Situation angeht. Ich möchte das auch alles ernst nehmen, die Thematik Lotsen ist mir bekannt, wir sind da ja auch mit beteiligt bei den Tarifverhandlungen, so möchte ich es mal nennen, die zur Zeit stattfinden.

Aber entscheidend ist für mich, dass wir die entsprechenden Voraussetzungen schaffen, damit es dann auch weiter im Wettbewerb wirklich vernünftig funktionieren kann und deswegen sind wir bei der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans momentan dabei, vor allem die Zulauf- oder Ablaufstrecken, je nachdem wie man das nennt, bei der Bahn besonders zu bewerten, dass eben klar ist, wenn es darum geht den Hinterlandverkehr für einen Hafen zu organisieren, dann muss das Priorität haben bei jemandem, der den Seeverkehr stärken möchte. Und gleichzeitig gehört dazu, dass wir dann auch den Bereich der Binnenschifffahrt ernst nehmen müssen, wo man dann vom Seehafen direkt die entsprechenden Kanalsysteme dabei nutzen kann, um dann nicht auf den LKW oder die Bahn angewiesen zu sein und dann brauchen wir dann selbstverständlich auch überall dort wieder die Schnittstellen zur Bahn.

Wir sind dabei das zu entwickeln und ich glaube auch ein wichtiger Punkt ist, dass bei der Definition der transeuropäischen Netze wir jetzt gerade was den Güterverkehr angeht sagen, es muss auch bei der Förderung, bei der Prioritätensetzung klar sein, dass es hier um die Vernetzung auch der Häfen geht, denn es kann sehr wohl auch einen Sinn machen, z.B. etwas von Lübeck nach Hamburg zu bringen und dann dort entsprechend weiter zu transportieren, also nicht nur sozusagen die Wasserverkehre nutzen, sondern auch in den Bereich der Schiene mit hineinzugehen, das alles zu integrieren.

Diese Zusammenarbeit in den transeuropäischen Netzen treiben wir momentan voran.

Ich kann Ihnen nur sagen, dass bei uns die entsprechenden technischen Einrichtungen vorhanden sind. Und das, was wir in der Hafenwirtschaft haben, das muss man dann auch mal sagen an so einem Tag, wo soviel gefordert wird, das kann man auch mal loben. Man merkt, dass wir dort auf der Höhe der Zeit sind.

Volker Herres, NDR

Damit Bremen auch hier nicht diskriminiert wird, wollen wir jetzt mal den Bremer Bürgermeister fragen. Wir sind beim Thema Wettbewerb unter den deutschen Seehäfen. Kooperation und Arbeitsteilung unter den Häfen. Was, Herr Scherf, kann da verbessert, was kann da optimiert werden?

Dr. Henning Scherf, Präsident des Senats der Freien Hansestadt Bremen

Wir liegen da nicht schlecht und darum ist das für einen Cuxhavener auch nicht so richtig zu übersehen. Die Bremischen Häfen haben im Wettbewerb in den letzten Jahren unglaublich zugelegt und haben Wachstumsraten, die wir nicht für möglich gehalten haben. Wenn ich mich richtig erinnere, hat die Eurogate, so heißt die neue Company, die der HHLA so Schwierigkeiten macht, im ersten halben Jahr 50 Prozent Umschlagszuwachs, 50 Prozent und das auf einem Zuwachs im letzten Jahr, der auch immer zweistellig war.

Wir boomen in einer Weise, wie ich das nicht für möglich gehalten habe, und das treibt natürlich oder wird getrieben vom deutschen Export. Ist doch klar, dass die enorme Leistung des deutschen Exportes über die Häfen geht, das ist der Kern des ganzen Unternehmens. Ich glaube, 95 Prozent des gesamten Exportes nach Übersee wird über Schiffe transportiert und wenn dann der Güterverkehr boomt und das tut er zur Zeit, ins Ausland boomt durch Exporte, haben wir in den deutschen Seehäfen große Chancen.

Ich ärgere mich über all diejenigen, die bei solchen Veranstaltungen Wettbewerbsrituale abfeiern und dann nur sagen, wir haben aber Probleme mit den Niederländern, mit den Nachbarn. Und dann sogar noch sagen, die machen das alles besser.

Wir müssen besser werden, wir müssen als Deutsche als am Weltwirtschaftsgeschäft Beteiligte besser werden. Wir sind im europäischen Vergleich nicht so gut wie

eigentlich der Export es von uns verlangt und wie eigentlich auch die Bewohner und die Menschen es von uns verlangen. Wir müssen besser werden, indem wir enger zusammen arbeiten. Wir müssen besser werden, indem wir nicht auf solchen Veranstaltungen nur ritualisierte Kooperation vor uns her tragen, sondern sie wirklich praktizieren -und zwar nicht eitel die Regierungen getrennt von den Unternehmen, sondern natürlich gemeinsam und intelligent.

Gucken Sie sich das da an in den Niederlanden, wie die das machen. Natürlich intelligent als Standort. Bewusste Vertreter unserer gemeinsamen Interessen. Das fehlt bisher im Gegensatz zu den Niederländern und darum ist diese maritime Konferenz dringend not. Und zwar nicht als eine Sonntagsveranstaltung, um anschließend wieder nach Hause zu gehen und den gleichen Unsinn zu machen den wir vorher gemacht haben, sondern als ein Beginn, das wir enger zusammenrücken und dass wir endlich aufhören mit diesen gegenseitigen Schuldzuweisungen.

Jeder von uns hat seinen eigenen vitalen Anteil, mit dem er bitte sehr die Gesamtveranstaltung verbessern kann. Die Bundesregierung, die Bahn, alle zuzuforderst. Das hat man eben von Reinhard Klimmt gehört, der weiß selber was er für Schularbeiten hat, aber wir anderen haben auch alle unsere Teile beizubringen und ich glaube es gelingt nur, wenn es gelingt die maritime Wirtschaft in Deutschland wieder auf einen vorderen Platz zu schieben, wenn wir näher zusammenrücken und wenn wir unsere Interessen untereinander so definieren, dass sie nicht immer zu Lasten der Bevölkerung und zu Gunsten irgend welcher Auswärtigen entschieden werden, sondern dass Sie bitte sehr interessenorientiert im vitalen Verteidigen bundesrepublikanischer maritimer Wirtschaftsinteressen gelingt. Und da sind wir Häfen ein ganz tolles konstruktives Beispiel.

Volker Herres, NDR

Als gescholtener Cuxhavener suche ich jetzt den Beistand meines Ministerpräsidenten und sage nur, Herr Gabriel, Tiefwasserhafen.

Sigmar Gabriel, Ministerpräsident des Landes Niedersachsen

Sie werden den Beistand dann nicht bekommen, wenn Sie es aus dem Blickwinkel eines Cuxhavener oder eines Wilhelmshavener diskutieren. Exakt das ist ja sozusagen der Provinzialismus den wir nicht brauchen.

Ich finde es ausgesprochen wohltuend, dass wir bei diesem in den nächsten Wochen zu entscheidenden Thema Henning Scherfs Beitrag zu Offenheit und Ehrlichkeit mal aufgreifen können. Was soll da passieren? Da gibt es aus guten Gründen den Wettbewerb, den Herr Mirow und Herr Dietrich hier eingefordert haben, an dem wollen wir auch nicht vorbei. Aber der Hinweis auf den Wettbewerb, den notwendigen Wettbewerb der Unternehmen, der darf natürlich nicht instrumentalisiert werden, um diese Entscheidung von sich fernzuhalten.

Das Gleiche gilt bei dem Thema Finanzierungsfragen. Sie wissen, dass es inzwischen die Bereitschaft der dort ansässigen Unternehmen an mindestens einem dieser Standorte gibt, sich auch bei den Infrastrukturmaßnahmen zu beteiligen. Auch

das darf nicht immer als so große Frage noch öffentlich diskutiert werden, sondern wir müssen sagen, dann wollen wir es mal klären, wie wir das organisieren und nicht mit dem Hinweis, sozusagen da gibts noch offene Fragen, diese aus meiner Sicht wichtige Entscheidung, noch weiter hinauszögern.

Ich glaube, wir kommen aus zwei Gründen gar nicht darum herum dies schnell zu tun. Das erste ist, wir reden über eine neue Containerschiff-Generation, die in beiden traditionellen Hafenstandorten Hamburg und Bremerhaven nicht anlanden können. Bei den einen, weil sie voll sind und bei den anderen, weil es die Wassertiefe nicht hergibt und selbst bei mutigem Umgang und kreativem Umgang mit dem Umweltrecht, wir das wohl in Hamburg nicht hinkriegen werden. Das heißt, es geht von der technischen Seite Druck aus.

Zweitens, ich will das mal für niedersächsische Bereiche sagen. Ich glaube es gilt darüber hinaus auch z.B. für Schleswig-Holstein. Wir haben bei uns traditionsreiche chemische Industrie, Stade, Wilhelmshaven, auch in Schleswig-Holstein, die miteinander eine vor 25 Jahren gescheiterte Entscheidung, nämlich eine Investitionsentscheidung für einen Cracker und damit eine weitere Entwicklung in ihrem Produktionsbereich Sicherung und Ausbau von Arbeitsplätzen, Forschung und Entwicklung jetzt treffen können, wenn zeitgleich in der Hafeninfrastruktur bestimmte Maßnahmen getroffen werden.

Ich bin überhaupt nicht in der Lage als Niedersächsischer Ministerpräsident auch bei Unklarheiten im Bereich der Häfenwirtschaft, diese Entscheidung auf den 1.1.2002,3,4,5 zu vertagen, weil diese Investitionsentscheidung entweder jetzt in Norddeutschland getroffen werden oder demnächst in Holland oder in Westdeutschland. Das heißt, wir sind dazu gezwungen das zu tun und dazu brauchen wir die Bereitschaft zur Kooperation und die drückt sich am besten dadurch aus, dass man sich nicht gegenseitig Gutachten zuschickt, sondern möglichst gemeinsam Unabhängige beauftragt, das haben wir jetzt getan. Jetzt, ja, mit dem Ziel im September erstens zu klären wie dringend ist die wirtschaftliche Entscheidung, was die Entwicklung der Container-Schiffe angeht und zweitens was wird der richtige Standort sein, Cuxhaven oder Wilhelmshaven.

Im September wollen wir diese Entscheidung treffen und ich glaube, dass wir dann sehr schnell es hinkriegen werden, auch die notwendigen Finanzierungsfragen zu klären. Niedersachsen und Bremen ist sich da sehr einig, im Verfahren auch mit dem Hamburger Bürgermeister, wir haben einen gemeinsamen Kabinettsbeschluss gemacht und wir wollen erst die Kooperation praktische werden lassen und ich bin sehr dankbar, sozusagen dafür dass das innerhalb weniger Wochen auf den Weg gebracht werden konnte.

Aber ich wiederhole, es hat nicht nur etwas mit der Häfenwirtschaft zu tun sondern mit dem Industriestandort Norddeutschland. Wir brauchen an drei Stellen die Kooperation und auch die aktive Hilfe des Bundes.

Das erste betrifft die zu klärenden Fragen auf europäischer Ebene, was ist denn Infrastruktur und was ist Suprastruktur, keine Frage. Zweitens wir brauchen in der Tat klare Entscheidungen zugunsten der Hinterlandanbindung, das gilt erstens für die Sanierung vorhandener Strecken.

Die Bahn hat ein schwieriges Geschäft, es macht überhaupt keinen Sinn auf Mehdorn und seiner schwierigen Aufgabe rumzuschlagen, aber wir brauchen Entscheidungen auch zu Lasten anderer Entscheidungen, das will ich gerne dann mit ins Spiel bringen.

Politik muss sich, wenn sie etwas will und Schulden nicht erhöhen will, dann wird sie sich in Zukunft entscheiden müssen und nicht mehr nach dem Motto handeln, allen wohl und keinem weh und möglichst überall eine Bahnverbindung versprechen, auch alle Bahnverbindungen aufrecht erhalten, auch wenn kein Mensch mehr fährt, sondern wir müssen dann die Entscheidung z.B. für die Hafenstandorte treffen. Ich wäre dankbar, wenn wir dies gemeinsam mit Reinhard Klimmt durchsetzen könnten.

Und der dritte Punkt ist, der Bund muss aus meiner Sicht verfahrensführende Behörde werden. Es geht um eine Bundeswasserstraße und dort sind die Kompetenzen gebündelt, es macht keinen Sinn, die zwischen den beteiligten Bundesländern wieder neu zu konstruieren. Der Bund muss das machen mit seinen Kompetenzen, er ist deutlich schneller in der Lage das zu tun, hat hoch qualifizierte Fachleute vor Ort, da wäre ich dankbar, wenn an der Stelle, wenn wir unsere Entscheidung fällen, dann auch ganz schnell die Entscheidung des Bundes käme, dass wir Antragsteller als Bundesland sind aber nicht gleichzeitig verfahrensführende Behörde.

Es wäre gut, wenn der Bund das Planfeststellungsverfahren übernehmen würde, dann werden wir relativ schnell auch zu guten Ergebnissen kommen und am Ende, am Ende wird es Bedeutung haben für alle Menschen die in der Region wohnen und zwar völlig unabhängig von der Frage, ob sie denn in Cuxhaven oder in Wilhelmshaven beheimatet sind, denn die eigentliche Idee, der Henning Scherf ist manchmal zu bescheiden die dahintersteht ist die, wie hattest Du das früher genannt? Die Deutsche Bucht AG.

Ich will nun nicht Wettbewerb damit ausschalten, aber die Sorge z.B. in Hamburg ist doch, dass mit der Entscheidung für eine Containerschiff-Generation andere Verkehre dann nicht mehr in den internationalen Hafen in dem Maße geleitet werden wie bisher, und natürlich geht es dann auch um Kooperation der Unternehmen, weil wir keinen ruinösen Wettbewerb gegen Hamburg oder Bremerhaven organisieren wollen und wir ja im übrigen auch noch mit Emden und Lehr auch noch ein paar kleinere Standorte haben, die einzubinden in einen norddeutschen Verbund, der dann wirklich international wettbewerbsfähig ist und das für Deutschland sicherstellt, was die ARA-Häfen uns vormachen, das wäre wirklich eine Vision für Norddeutschland und gelegentlich klagen wir ja darüber, dass es zu wenig Visionen gibt, hier gibts eine.

Jetzt geht es nur noch um die Frage, ob wir den Mut haben, gelegentlich auch unabhängig von Wahlkampffragen das durchzusetzen und zur nationalen Aufgabe in Deutschland für den norddeutschen Bereich zu machen, dann denke ich, werden es die Bürgerinnen und Bürger allen Beteiligten danken.

Volker Herres, NDR

Die Ministerpräsidentin von Schleswig-Holstein möchte das ergänzen.

Heide Simonis, Ministerpräsidentin des Landes Schleswig-Holstein

Da wir ja gerade dabei sind, einen Wunschzettel aufzuschreiben an die Bundesregierung, hätte ich noch eine kleine Bitte, die auf unsere Erfahrungen bei der "Pallas"-Havarie zurückgehen.

Wer Schifffahrtswege und Häfen so ausbauen will, wie das eben dargestellt wurde, der wird sich auch Gedanken darüber machen müssen, was passiert, wenn eine Katastrophe eintritt.

Am Beispiel "Pallas" konnte man sehen, was alles nicht funktioniert. Bei uns in Schleswig-Holstein sind einige rumgerannt wie die aufgescheuchten Hühner; in Cuxhaven ist teilweise gar nichts passiert, es war jedenfalls eine schlichte Kommunikations-Katastrophe.

Und um das Maß noch voll zu machen, die Zusammenarbeit zwischen Dänemark und uns, hätte auch besser klappen können. Dort herrschte offenbar ein ähnliches Durcheinander bei den Zuständigkeiten. Brennende Tanker werden zwar von Menschen befreit, die in Lebensgefahr sind, aber danach kümmert sich niemand mehr richtig um das Problem.

Bei dem letzten kleineren Unfall sind Anrufe erst drei Tage später in Cuxhaven aufgelaufen, drei Tage später. Da hätten wir schon wieder die nächste Ölpest haben können. Wenn Sie also für das Transportmittel Schiff werben wollen, - was ich übrigens will, das stimmt - , dann müssen Sie auch klar machen, dass das mindestens ein so sicheres und umweltfreundliches Verkehrsmittel wie die Bahn ist. Und dass die Investitionen in dieses Verkehrsmittel gleichzeitig auch ein Beitrag dazu sind, Vorschriften, die die Europäische Union uns in der Zwischenzeit zu Schiffssicherheit und Umweltschutz macht, zu internationalen allgemein verbindlichen Standards zu machen.

Jedenfalls hat die Havarie der "Pallas" eine Reihe von Koordinierungsproblemen gezeigt. Wenn jeder, der über ein eigenes Schiff verfügt – von der Wasserschutzpolizei bis zur Fischereiüberwachung -, sich nur für seinen Bereich verantwortlich fühlt, kommt es nicht zu einer vernünftigen, koordinierenden Aktion. Spätestens dann, wenn einmal ein richtig dickes Schiff aufläuft, führt das dann zu einer echten Katastrophe.

Bei all den Plänen, die wir für die norddeutsche Werftindustrie machen, darf dieser Aspekt nicht vergessen werden. Dazu gehören übrigens Besatzungsordnungen, dazu gehört, dass ein Mindestmaß von sprachlicher Verständigung zwischen Kapitän und Besatzung möglich ist. Wenn die einen von den Philippinen und die anderen aus Polen kommen und die Polen kein Deutsch und die Philippinen kein Polnisch können, kann man sich leichter ausmalen, was in Notfällen passiert.

Insofern wäre ich sehr dankbar, wenn nach Auswertung des Kommissionsberichts, der jetzt vorliegt, die Bundesregierung ein Konzept vorlegen würde, wie Schiffshavarien künftig bewältigt werden können.

Hinweis am Rande: 24 Prozent jeder Mark, die wir kriegen für Schiffbau und Werftenhilfe, gehen nach Bayern und 21 Prozent nach Baden-Württemberg in die Zuliefererindustrie. Das sind richtig dicke Brocken, die wir hier im Norden auch für den Süden frei kämpfen.

Volker Herres, NDR

Meine Damen und Herren, wir kommen allmählich zum Ende unserer Podiumsdiskussion und ich hoffe, Sie haben Verständnis, wenn wir manchen Aspekt in dieser Debatte auch nur streifen konnten und nicht alles ausdiskutieren können. Vom Wunschzettel an die Bundesregierung war die Rede. Es gibt zwei Wünsche noch aus der Bundesregierung zu einer kurzen Replik. Ich bitte wirklich um Kürze, Frau Bulmahn und Herr Müller. Zunächst Frau Bulmahn.

Edelgard Bulmahn, Bundesministerin für Bildung und Forschung

Nur mit einer exzellenten Logistik werden sich unsere Häfen weiter entwickeln, zu dem was sie vielfach jetzt schon sind, nämlich hervorragende Logistikzentren und Umschlagzentren. Eine Logistik, die über die einzelne Komponente hinaus geht und die Wasserwege in eine intermodale durchgängige Transportkette integriert.

Aber auch die Sicherheit ist wichtig. Es ist völlig richtig, wenn wir mehr Güter über Schiffe transportieren wollen, brauchen wir auch andere Regularien und wir brauchen eine verbesserte Sicherheitstechnik.

Die deutsche Industrie liegt weltweit an der Spitze bei der Produktion und dem Einsatz sicherheitsrelevanter Systeme im Schiffbau und in der Schifffahrt. Gleichwohl halten Experten einen Forschungsschwerpunkt bei der Verbesserung der Sicherheitstechnik an Bord für geboten. Schwerpunkte sind z.B. eine verbesserte Sensorik bei der Branderkennung oder der Einsatz neuester Technik für die Leckwehrausrüstung. Hier gilt es vor allem, verfügbare Technik bedarfsgerecht anzupassen.

Unfallanalysen haben gezeigt, dass die Menschen von den komplexen Systemen häufig überfordert sind. Daher haben wir die Entwicklung effizienter Ausbildungsmethoden zur Schiffsführung und modernen moderner Simulatoren für die Notfallausbildung in unser Programm aufgenommen. Zur Erhöhung der Handlungssicherheit auf der Schiffsbrücke sollen benutzerfreundlichere Schiffsführungssysteme, sogenannte Expertensysteme entwickelt werden, die entscheidungsorientierter sind und eine bessere Hilfestellung, insbesondere in Krisensituationen, darstellen können, als dies zur Zeit noch der Fall ist.

Weitere Themen zur Erhöhung der Schiffssicherheit sind die Weiterentwicklung von Schiffssteuerungseinrichtungen, die mit den Leiteinrichtungen an Land optimal zusammen arbeiten und die Weiterentwicklung komplexer Funkortungsanlagen und innovativer Radarsysteme.

Ich hoffe und wünsche mir, dass es uns auch gelingt, deutlich zu machen, dass wir wesentlich sicherere Schiffe und bessere Logistiksysteme entwickeln können und dass es uns ferner gelingt, durch eine weiter verbesserte und nutzerfreundlichere

Sicherheitstechnik die Zahl der Unfälle reduzieren und den Schaden besser eingrenzen zu können, als es in der letzten Zeit möglich war.

Und wenn wir es dann noch hinkriegen, das zu verknüpfen mit einer engagierten und noch besseren Durchsetzung von deutschen Sicherheitsinteressen bei internationalen Sicherheitsbestimmungen im Schiffsverkehr, denn das ist die zweite Seite der Medaille, dann ist mir auch nicht bange um unsere hervorragenden Schiffe, dann gelingt es uns gleichzeitig auch noch schneller, tatsächlich unsichere Tonnagen auszugliedern, auszugrenzen und auszusondern und damit haben wir auch für unsere Werften und für unsere Schifffahrt wiederum bessere Wettbewerbschancen.

Volker Herres, NDR

Ich verrate ihnen jetzt ein Geheimnis meines Berufes. Zu den wichtigsten Qualifikationen gehört es, dass man die Sendezeit einhält und insofern bin ich unter einem extremen Zeitdruck. Es wird jetzt lebhaft hier, ich finde das sehr schön und hätte große Lust, auch noch viele zu Wort kommen zu lassen. Es gibt auch Wortmeldungen aus dem Publikum, was ich immer besonders schön finde, aber mit Blick auf die Uhr ist mir dies leider nicht möglich, ich bitte Sie dafür um Verständnis. Und insofern geht jetzt der vorletzte Satz an Herrn Müller.

Dr. Werner Müller, Bundesminister für Wirtschaft und Technologie

Ich will die Diskussion nicht lange aufhalten, aber doch sehr ermuntern, in Sachen Tiefwasserhafen zu einem positiven Ergebnis zu kommen. Mich bekümmert, dass wir das überhaupt so diskutieren müssen vor dem Hintergrund, dass der Welthandel die am meisten expansive Zahl aller Wirtschaftskennzahlen der Erde ist. Wir haben insgesamt ein gutes Weltwirtschaftswachstum, der Welthandel als solcher wächst noch in weitaus größeren Raten. Wir sind ein überaus export- und importorientiertes Land. Wenn die Zukunft des Container-Umschlages an Deutschland vorbei geht, ist das ein nicht wieder gutzumachender Standortnachteil, den unser Land erleidet, diese Ermunterung wollte ich Ihnen bei allen ansonsten wettbewerblichen Überlegungen gemeinsam zur Rechten mit auf den Weg geben.

Volker Herres, NDR

Der heutige Tag soll ja Auftakt sein, wir haben es eingangs in der Rede des Bundeskanzlers gehört. Diese Konferenz soll Folgen haben, Folgen im doppelten Wortsinne. Henning Scherf ist nicht nur Bremer Bürgermeister, er ist z.Z. auch Vorsitzender der Ministerpräsidentenkonferenz und er übernimmt jetzt eine besonders schwierige Aufgabe, er wird nämlich den Versuch unternehmen, zusammenzufassen, was wir heute hier diskutiert haben und uns zu sagen, welche Folgen uns denn nun erwarten.

Dr. Henning Scherf, Präsident des Senats der Freien Hansestadt Bremen

Also, ich will es kurz machen. Erstens war es gut, solch eine Konferenz einzuberufen, man darf bloß nicht aufhören, sondern muss sie dringend fortführen und ich hab den Kanzler so verstanden, dass er eine ganze Reihe von Fachkonferenzen anregen will und dann die Zusammenfassung dieser Fachkonferenzen organisieren will, das halte ich für richtig. Und irgend jemand hat mir gesagt, die nächste findet in Hamburg statt, und darum will ich das natürlich auch ganz gerne sagen.

Zweitens finde ich, dass es richtig ist, dass wir uns nicht in Fraktionen oder in Sektionen aufteilen und dass die, die um den Schiffbau Überlebenskämpfe führen, bei sich bleiben und dass parallel daneben die Seeleute mit ihren Reedern isoliert angegangen werden und dann auch entsprechende Abwehrschlachten entstehen.

Das hat man Herrn Leonhardt ja angehört, dass er eine Abwehrschlacht gekämpft hat und genau so ist es mit den Hafenwirtschaftlern. Ich glaube, wenn wir das, was Herr Müller eben am Schluss gesagt hat, alle ernst nehmen, dass wir in einer Wachstumsbranche - besonderer Qualität - tätig sind, wo ganz ganz große Wachstumsraten für die Weltwirtschaft von allen, nicht nur von unseren Leuten, sondern rund um den Globus prognostiziert werden und wo alle Fachleute sagen, 95 Prozent dieses wachsenden Weltwirtschaftshandels der Weltwirtschaft wird über See transportiert mit Schiffen, die unsere Häfen anlaufen, die müssen vernetzt werden, da muss eine logistische Transportkette entstehen, da muss Wertschöpfung wirklich in der Tiefe der logistischen Kette erarbeitet werden, wenn man sich das alles klar macht, dann haben wir doch einen Riesengrund, nicht Klagemauern aufzurichten und zu sagen, das wars, sondern dann haben wir einen Riesengrund diese Chance zu nutzen, couragiert zu nutzen und mit möglichst vielen Akteuren uns zu konzentrieren auf einen vitalen eigenen Anteil. In Europa natürlich, aber bitte sehr auch national organisiert, das schließt sich ja nicht aus.

Man kann doch, wie die Niederländer das machen, nationale Interessenvertretung machen und die fröhlich in Europa verteidigen und fröhlich und offensiv dort auch versuchen sich durchzusetzen.

Ich danke allen, die diese Konferenz vorbereitet haben - ich weiß gar nicht, wer der Initiator war, ich vermute das Kanzleramt - und ich danke allen, die hierher gekommen sind, die hier oben mit diskutiert haben, die uns ertragen haben als Diskutanten, ich wünsche uns allen und denen, die davon abhängig sind, dass es uns gelingt, eine Erfolgsgeschichte zu schreiben. Ich wünsche uns allen, dass das eine nachhaltige Wirkung entfaltet, was wir hier begonnen haben. Herzlichen Dank.

Volker Herres, NDR

Es war das Kanzleramt, Herr Scherf. Meine Damen und Herren, das war es hier vom Podium. Vielen Dank Frau Simonis, vielen Dank Frau Bulmahn, vielen Dank meine Herren für die engagierte Diskussion und vor allem Ihnen allen im Publikum vielen Dank, die Sie hoffentlich mit Interesse und vielleicht mit ein bisschen Gewinn und Nutzen für sich selbst, diese Debatte verfolgt haben. Ich meine, es ist deutlich geworden, dass bei allen Differenzen die es gibt, alle hier Anwesenden diese Konferenz, diese Initiative begrüßen und insofern, denke ich, wird es auch die erwähnten Folgen haben.

LEITLINIEN DER BUNDESREGIERUNG ZUR FÖRDERUNG DER MARITIMEN WIRTSCHAFT

Die Maritime Wirtschaft ist auf Grund ihrer engen Verflechtung mit der übrigen Wirtschaft von zentralem Interesse für unser Land. Mit 220.000 Arbeitsplätzen in ganz Deutschland ist sie von herausragender Bedeutung für die verschiedensten Bereiche der Wirtschaft und des öffentlichen Sektors. Insbesondere wegen des zu erwartenden Anstiegs an Verkehrsaufkommen und der sich daraus ergebenden Notwendigkeit, die See- und Wasserwege stärker in den Gütertransport einzubeziehen, hat die Maritime Wirtschaft gerade für eine Exportnation wie Deutschland eine vielversprechende Zukunft. In der gesamten Maritimen Wirtschaft haben sich außerdem durch die Informations- und Kommunikationstechnologie völlig neue Perspektiven eröffnet.

Die Wertschöpfungsketten in der Maritimen Wirtschaft - im industriellen Bereich vom Zulieferer bis zum fertigen Schiff sowie ein optimales Zusammenwirken der logistischen Dienstleister (Reeder, Spediteure, Schiene, Straße, Wasserstraße) - haben entscheidenden Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland und auf viele Arbeitsplätze. Die Meerestechnik (Offshore-Technik, maritime Umwelttechnik, Polartechnik) gewinnt immer mehr an Gewicht. Deutschland verfügt außerdem über einen bedeutenden Marineschiffbau.

Konkret geht es darum, durch aufeinander abgestimmte Maßnahmen Deutschlands internationale Wettbewerbsfähigkeit als Standort für Schiffbau, Seeschifffahrt und Hafenwirtschaft sowie in der maritimen Umweltpolitik zu festigen und auszubauen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass eine Reihe von Maßnahmen nur in Übereinstimmung mit EU-Recht oder innerhalb europarechtlicher Rahmenbestimmungen durchzusetzen sind.

Die notwendige Intensivierung der Kooperation zwischen den einzelnen Gliedern der maritimen Wertschöpfungsketten und ihre Verknüpfung zu Netzwerken, die zusätzliche Synergien schaffen, ist in erster Linie Aufgabe von Unternehmen und Arbeitnehmern. Der Staat hat vielfältige Möglichkeiten der Unterstützung im politischen und administrativen Bereich (z. B. Flankierung der Anliegen unserer Wirtschaft bei der EU). Er wird zusätzliche finanzielle Forderungen nur in Ausnahmefällen prüfen können.

Die von Bundeskanzler Gerhard Schröder einberufene Nationale Konferenz „Maritime Wirtschaft“ in Emden am 13. Juni 2000 soll Anstöße für entscheidende Verbesserungen in diesen Bereichen geben. Die Konferenz ist daher Teil der allgemeinen Strategie der Bundesregierung zur Modernisierung des Standortes Deutschland.

Alle Maßnahmen, die in den kommenden Wochen und Monaten in den Folgeveranstaltungen der Nationalen Konferenz „Maritime Wirtschaft“ beraten oder vorbereitet werden, müssen die Globalisierung als Grundvoraussetzung berücksichtigen. Deswegen sind faire Wettbewerbsbedingungen in Europa und weltweit in allen Bereichen der Maritimen Wirtschaft von gleichermaßen entscheidender Bedeutung. Auch die Maritime Wirtschaft wird von der Unternehmenssteuerreform profitieren.

Außerdem müssen alle maritimen Bereiche - wie die übrigen Wirtschaftszweige Deutschlands auch - ihre Innovationskraft stärken. National muss der technologische und strukturelle Wandel unter den Bedingungen des globalen Wettbewerbs auch in der Maritimen Wirtschaft fortgesetzt werden. Die staatliche Forschungs- und Entwicklungsförderung spielt hier eine wichtige Rolle. Mit der Forschungs- und Entwicklungsinitiative „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“ wird die Bundesregierung Selbstbewusstsein, Eigeninitiative und finanzielles Engagement der Unternehmen in allen Bereichen der Maritimen Wirtschaft stärken. Das Programm wird dazu beitragen, neue Forschungsmöglichkeiten an Hochschulen zu

schaffen und Forschungs- und Kompetenznetzwerke zwischen Werften, Zulieferern, Dienstleistungsunternehmen und der Wissenschaft zu fördern.

Eine weitere wesentliche branchenübergreifende Aufgabe sind die Aus- und Weiterbildung sowie die Nachwuchsförderung. Hier sind Staat und die Sozialpartner gleichermaßen gefordert. In einzelnen maritimen Sektoren gibt es hier einigen Nachholbedarf.

1. **STÄRKUNG DES SCHIFFBAUSTANDORTES DEUTSCHLAND**

Deutschland muss als international wettbewerbsfähiger Standort sowohl für den Handels- als auch für den Marineschiffbau gestärkt werden. Schiffbau ist vergleichbar der Luft- und Raumfahrtindustrie eine High Tech-Branche, auf die ein an Innovation und Spitzentechnologie orientiertes Land wie Deutschland nicht verzichten kann. Der deutsche Schiffbau muss weiterhin das Ziel eines über ein Nischendasein hinausgehenden Marktanteils in Europa und weltweit verfolgen. Modernisierung, Umstrukturierung und Rationalisierung sind auch in Zukunft zur Sicherung von Produktivität und Arbeitsplätzen erforderlich.

Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Schiffbaus

Die Bundesregierung unterstützt die EU-Kommission aktiv bei der Umsetzung der zwischen EU-Kommission und südkoreanischer Regierung getroffenen Schiffbau-Vereinbarung. Sollte sich die dadurch angestrebte Wiederherstellung fairer Marktbedingungen im internationalen Schiffbau nicht erreichen lassen, wird sich die Bundesregierung nachdrücklich in der EU für eine EU-Rechtsgrundlage zur Fortsetzung von Schiffbauhilfen über das Jahr 2000 hinaus einsetzen.

Ferner wird die Bundesregierung bei einem Scheitern der Vereinbarung zwischen EU-Kommission und Südkorea bei der EU-Kommission darauf hinwirken, dass diese geeignete Maßnahmen im Rahmen der WTO ergreift.

Von ebenso zentraler Bedeutung ist die möglichst umgehende Anpassung der Kapazitätsgrenzen für die Werften in Ostdeutschland. Die Bundesregierung wird im Rahmen der EU alles in ihrer Kraft Stehende tun, um diese Produktionsbeschränkungen den veränderten Markt- und Produktivitätsverhältnisse anzugleichen.

Verstärkte Ausbildungsanstrengungen von Staat und Schiffbauunternehmen

Staat und die Sozialpartner müssen zusätzliche Initiativen ergreifen, um die betriebliche und akademische Ausbildung in deutschen Schiffbauunternehmen zu stärken. Die Vielfalt der betrieblichen Ausbildungsgänge als Grundlage beruflichen Erfolgs inner- und außerhalb der Maritimen Wirtschaft muss erhalten und – wo nötig – ausgebaut werden. Der wissenschaftliche Nachwuchs muss durch den Erhalt entsprechender Studiengänge gepflegt werden.

Neuausrichtung der Schiffsfiananzierung

In der Vergangenheit spielten sowohl allgemeine als auch spezifische Steuervergünstigungen bei Investitionen in die deutsche Handelsflotte eine maßgebliche Rolle.

Um nach den weit reichenden Änderungen im Steuerrecht auch in Zukunft Investitionen in Schiffe auf eine sichere und wettbewerbsfähige Basis zu stellen, sollten mit den deutschen Werften und Reedereien, den Beteiligungsunternehmen und Emissionshäusern sowie den in der Schiffsfiananzierung engagierten Banken unter Berücksichtigung vorhandener und

bewährter Instrumentarien neue Finanzierungsformen gefunden werden. Diese sollten die Mobilisierung von Eigenkapital zur Finanzierung des Schiffsneubaus stimulieren und müssen gleichzeitig dem EU-Beihilferecht genügen. Die an der Schiffbaufinanzierung Beteiligten sollten hierzu in den nächsten Monaten Konzepte entwickeln.

Die Gewährung staatlicher Zuschüsse im Rahmen der OECD-Exportkreditvereinbarung für Schiffe bleibt von diesen Erwägungen unberührt.

Verbesserte Kooperation in der deutschen Werftindustrie, z.B. in den Bereichen Entwicklung, Konstruktion und Materialeinkauf, sowie verstärkte anwendungsbezogene Forschungs- und Entwicklungstätigkeit

Gerade bei den mittelständisch orientierten Schiffbaubetrieben gibt es ein erhebliches Synergiepotential, das durch Kooperation – einerseits auf horizontaler Ebene von Werften untereinander, andererseits von Werften mit ihren Zulieferbetrieben - in bestimmten Bereichen erschlossen werden kann.

Schiffbauunternehmen müssen die Eigeninitiative zu Kooperationen ergreifen. Vor allem familiär geprägte Werftbetriebe sollten die Chancen erkennen, die darin für sie liegen

Dies betrifft insbesondere Konstruktion und Materialeinkauf sowie die Kooperation bei anwendungsbezogener Forschung und Entwicklung (F & E). Die Rahmenbedingungen für F & E müssen verbessert werden. Dazu gehören beispielsweise Kompetenznetze entlang der gesamten Wertschöpfungskette von Bildung, F & E, Unternehmen, Dienstleistern und öffentlicher Verwaltung, gestützt auf moderne Informations- und Kommunikationstechnologie. Dabei verbieten sich schematische, von vorneherein formalisierte Kooperationsmodelle. Kooperation im Schiffbau kann nur auf Basis individueller Flexibilität der Beteiligten Erfolg haben. Hierzu müssen in den nächsten Monaten praxisorientierte Konzepte entwickelt werden.

2. STÄRKUNG DES SEESCHIFFFAHRTSTANDORTES DEUTSCHLAND

Seeschifffahrt als Teil eines hochqualifizierten Dienstleistungsexports und als wichtiger Bestandteil interkontinentaler wie europäisch integrierter Verkehrssysteme ist auch in Zukunft für Deutschland unverzichtbar. An globalen Märkten orientierte wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen für Reedereien, Ausbildung und Beschäftigung für Arbeitsplätze an Land wie an Bord sind gemeinsame Aufgabe von Staat und Sozialpartnern. In der Seeschifffahrt darf die Steuerkonkurrenz in Europa nicht zu gravierenden Verzerrungen im Wettbewerb führen.

Die Tonnagesteuer stärkt die Eigenkapitalbasis der deutschen Seeschifffahrtunternehmen und bietet damit die Chance zu einem Wachstum der vom Standort Deutschland aus bereederten Tonnage. Sie sollte auch in Zukunft EU-konform an die Standortbindung von Reedereien anknüpfen.

Außerdem sollte geprüft werden, ob und inwieweit zur Herstellung von Wettbewerbsgleichheit in Europa die Lohnsteuer- und Sozialkostenförderung zugunsten der Beschäftigung von Seeleuten aus Deutschland und der übrigen Europäischen Union entsprechend der maßgeblichen EU-Beihilfeleitlinien auf der Grundlage der 100 %igen Flaggenbindung angepasst werden sollte.

Sicherung von Beschäftigung und Nachwuchs in der deutschen Seeschifffahrt durch ein "Maritimes Bündnis für Beschäftigung, Ausbildung und Wettbewerbsfähigkeit"

Die Wachstumstendenzen in der deutschen Seeschifffahrt sollten auch zugunsten deutscher Seeleute an Bord von Schiffen unter deutscher Flagge genutzt werden. Die Sicherung des Arbeitsplatzpotenzials für deutsche Seeleute und eine verbesserte seemännische Nachwuchsförderung sind wesentliche Themen für das notwendige „Maritime Bündnis für Beschäftigung,

Ausbildung und Wettbewerbsfähigkeit,,. Dazu gehört auch der Erhalt der Schiffsmechanikerausbildung.

Außerdem müssen die Frage einer Beschäftigungsbrücke zwischen Jung und Alt durch Reedereiwirtschaft und Gewerkschaften geprüft sowie Schlussfolgerungen aus dem Erfahrungsbericht des BMVBW über die Schiffsbesetzungsverordnung und Maßnahmenvorschläge zur Sicherung des Seemannsberufes gezogen werden.

3. STÄRKUNG DES SEEHAFENSTANDORTES DEUTSCHLAND

Die deutschen Seehäfen müssen sich auch in Zukunft in der Konkurrenz zu anderen europäischen Häfen behaupten können. Hierzu müssen Bund und Küstenländer die notwendigen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen schaffen. Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Seehäfen gehören aber nicht nur die von ihnen bereit gestellten Leistungen, sondern ebenso eine optimale Verkehrsanbindung.

Optimierung der seegestützten Transportkette

Dazu zählen vor allem im europäischen Vergleich auch in Zukunft konkurrenzfähige Eisenbahnverbindungen und verbesserte Hinterlandanbindungen zur optimalen Nutzung der seegestützten Transportkette. Der Ausbau der wichtigsten Binnenwasserstraßen und der Aufbau der Binnenwasserterminals zu logistischen Dienstleistungszentren spielen dabei eine maßgebliche Rolle.

Die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandortes Deutschland schließt ein, dass für die kommenden Generationen an Containerschiffen optimale Be- und Entladungsmöglichkeiten bestehen. Die Prüfung des Baus eines Container-Tiefwasserhafens an der Nordseeküste auf der Basis eines Betreiberkonsenses und einer gesicherten Standortprognose sollte daher von Bund und Ländern vorangetrieben werden.

Durch standortübergreifende Kooperation von Seehafenbetrieben lassen sich erhebliche Synergievorteile erzielen. Überflüssige Konkurrenz zwischen Hafenorganisationen muss vermieden werden. Es sollten außerdem Joint Ventures zwischen Seehafenbetrieben und Bahnbetriebsgesellschaften mit dem Ziel gegründet werden, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Weiterhin müssen die bestehenden seewärtigen Zufahrten und Hinterlandverbindungen im Rahmen der laufenden Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans – wo erforderlich – optimiert werden.

Schließlich muss weiterhin für eine bestmögliche Sicherheit an den Küsten und in den Häfen gesorgt werden. Das Seelotswesen muss modernisiert werden.

4. Schiffssicherheit und maritime Umwelttechnik

Eine richtig verstandene und praktizierte Politik in den Bereichen Schiffssicherheit und maritime Umwelttechnik leistet einen wichtigen Beitrag zur technologischen Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft.

Deswegen sollte das Vorsorgekonzept Deutsche Bucht/Ostsee auf Basis der Empfehlungen der Grobecker-Kommission fortentwickelt werden. Es müssen außerdem Maßnahmen gegen unternormige Schiffe durch internationale (nicht regionale) Standards und europaeinheitliche Kontrollen ergriffen werden. Die F & E-Förderung muss auch in den Bereichen Schiffssicherheit und maritime Umwelttechnik gestärkt werden.

Zu diesen Themenfeldern Schiffbaustandort, Seeschiffahrtstandort, Hafenstandort sowie Schiffssicherheit und maritime Umwelttechnik werden in den nächsten 12 Monaten Fachkonferenzen stattfinden, um geeignete Maßnahmen zur Sicherung der maritimen Wirtschaft zu konzipieren.

Dabei muss es gelingen, die in diesen zentralen Bereichen der Maritimen Wirtschaft zu treffenden Maßnahmen so aufeinander abzustimmen, dass sie sich in ihrer Wirkung ergänzen. Im zweiten Halbjahr 2001 wird die Maritime Konferenz erneut zusammentreten, um die konzipierten Maßnahmenpakete vorzustellen und den dafür Verantwortlichen zur Entscheidung vorzuschlagen.