

# Presseinformation



Es gilt das gesprochene Wort

TOP 30 – Förderung für Maritime Wirtschaft deutlich machen

Dazu sagt der wirtschaftspolitische Sprecher der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen,

**Andreas Tietze:**

**Landtagsfraktion  
Schleswig-Holstein**

Pressesprecherin  
**Claudia Jacob**

Landeshaus  
Düsternbrooker Weg 70  
24105 Kiel

Telefon: 0431 / 988 - 1503  
Fax: 0431 / 988 - 1501  
Mobil: 0172 / 541 83 53

presse@gruene.ltsh.de  
www.sh.gruene-fraktion.de

**Nr. 285.10 / 20.05.2010**

## Die maritime Verbundwirtschaft an der Küste hat Zukunft

Zur Zukunft der maritimen Verbundwirtschaft in Schleswig-Holstein haben wir schon oft im Landtag diskutiert. Der Landtag weiß auch um die besondere industriepolitische Bedeutung des Schiffbaus für Schleswig-Holstein. Die aktuelle Situation ist bedrohlich und der Wechsel vom Boom in der Schiffbauindustrie zur aktuellen Krise ist diesmal so schnell abgelaufen wie noch niemals zuvor.

Die Wirtschaftskrise hat unmittelbar zu einem rapiden Rückgang bei den Schiffstransporten geführt und das weltweit. Es wird von über 500 Schiffen gesprochen, die aus dem Verkehr gezogen sind, weil es keine Ladung für sie gibt oder die Charraten die Kosten nicht decken.

In den Boomzeiten haben die Reeder klotzig verdient. Diese Gelddruckmaschine ist jetzt blockiert. Selbst die Hamburger Hapag-Lloyd Reederei steckt in Schwierigkeiten. Die deutschen Seeschiffswerften hatten noch bis September 2008 ihr Stammpersonal leicht aufgestockt.

Die deutschen Werften sind heute so genannte „atmende Unternehmen“, die sich durch einen hohen Grad interner und externer Flexibilität auszeichnen. Instrumente wie Arbeitszeitkonten, flexible Schichtgestaltung sind ebenso alltäglich wie der Einsatz von Leiharbeit und Werkverträgen. Inzwischen sind nach Auskunft der IG Metall 3.100 der 17.500 Arbeitsplätze in der Werftindustrie Norddeutschlands verloren gegangen.

Es darf bei der Kieler HDW keinen Ausstieg aus dem zivilen Schiffbau geben, ein einseitiges Setzen auf den Militärschiffbau engt die Flexibilität ein und kann auf Dauer die Arbeitsplätze nicht sichern. Der Einstieg der arabischen Schiffbaufirma Abu Dhabi Mar ist ausdrücklich zu begrüßen, Thyssen-Krupp hat sich leider völlig vom Schiffbau verabschiedet.

Wir fragen uns, warum steigt HDW nicht in das Geschäft mit der Offshore-Windenergie als Systemanbieter ein?

Eine Groß-Werft ist dafür prädestiniert und sie kann alle Aspekte abarbeiten, vom Transport über die Verankerung im Meeresboden bis zur Aufstellung der Wind-Energie-Giganten.

Bei der ersten ausgeschriebenen hydraulischen Arbeitsplattform durch die RWE-Tochter Innogy hatte sich HDW nur mit angezogener Handbremse beworben. Der Auftrag ging so nach Korea, Auftragsvolumen circa 100 Millionen Euro.

Im Gespräch ist jetzt ein Auftrag des Baukonzerns Hochtief Constructions für zwei Hubschiffe im Finanzvolumen von 150 Millionen Euro. Diese Spezialschiffe sollen für den Aufbau von Großwindanlagen auf hoher See eingesetzt werden. Das ist intelligenter Stahl- und Schiffbau. Hochtief will die Montageschiffe von 2012 an die Offshore-Unternehmen vermieten.

Der Aufbau der Off-Shore-Windparks ist keine Arbeit für zwei oder drei Jahre, sondern dieses Geschäftsfeld wird die Küste in den nächsten 30 bis 40 Jahren beschäftigen. HDW ist für diese Produkte prädestiniert. Wenn wir den Nord-Ostsee Kanal noch Kiel zurechnen, dann liegt HDW an der Ostsee wie an der Nordsee und kann an beiden Meeren agieren.

In Deutschland sind zurzeit 8.600 Megawatt an Windkraftkapazitäten in 25 Windparks genehmigt. Weitere 42 Standorte befinden sich im Genehmigungsverfahren. Bis 2030 wird in Europa eine Kapazität von 140.000 Megawatt an Off-Shore Windanlagen erwartet, ein gigantischer Markt und zukünftiger Wirtschaftsboom für unsere maritime Industrie.

Die maritime Verbundwirtschaft an der Küste hat Zukunft, und das Verkehrsmittel Schiff ist ein umweltverträgliches System mit großen Chancen für weitere Verbesserungen. Ich denke da an die Doppelhüllentanker, an Katalysatorentechnik für Abgasminderung, an Windantriebe wie das Skysail oder den Flettner-Rotor und an die Nutzung von Brennstoffzellen.

Wir Grünen unterstützen mit Nachdruck eine Verkehrsverlagerung von „road to sea“. Dieser Slogan, der von der EU-Kommission, der Bundesregierung und auch der Landesregierung als verkehrspolitisches Ziel anvisiert wird, muss sich aber auch in der praktischen Politik niederschlagen, meine Damen und Herren.

Mit ihrer Politik für eine feste Fehmarnbelt-Querung machen CDU, SPD und FDP aber genau das Gegenteil und setzen auf die absurde Verkehrsverlagerung „from sea to road“. Man fasst sich an den Kopf.

Die Verschärfung von Umweltauflagen in den Häfen und auf den Meeren kann die Entwicklung umweltverträglicher Antriebe und energiesparender Rümpfe deutlich befördern.

Hier haben deutsche Werften mit ihren qualifizierten Belegschaften große Chancen. Aber auch für die umweltfreundlichsten und energieoptimiertesten Schiffe muss es erst mal Aufträge geben, damit wieder neue Beschäftigung auf die Werften kommt.

\*\*\*