

Eckhardt Rehberg (CDU/CSU):

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich glaube, es ist das erste Mal, dass wir, im Vorfeld einer maritimen Konferenz, in der Kernzeit des Deutschen Bundestages über die maritime Wirtschaft diskutieren. Ich freue mich, dass auch sehr viele Kolleginnen und Kollegen, die nicht aus Norddeutschland kommen, diese Debatte hier mit verfolgen.

Unser Antrag stellt in der Überschrift fest, dass dies eine nationale Aufgabe ist. Ich glaube, ein gemeinsames Signal sollte von hier ausgehen, nämlich dass die maritime Wirtschaft nicht nur für die Küste wichtig ist, sondern für ganz Deutschland. Dazu zählt zum Beispiel die Zulieferindustrie im Schiffsbau und in der Offshoretechnik. Drei Viertel der Unternehmen der Branche kommen aus dem Süden Deutschlands. Auch unsere Häfen und ihre Hinterlandanbindungen sind für die deutsche Exportindustrie wichtig.

Kollege Beckmeyer, ich glaube, wenn wir diesen Konsens im Vorfeld der Konferenz von Wilhelmshaven finden, dann geht ein starkes Signal vom Deutschen Bundestag an die deutsche Gesellschaft aus.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Als wir vor zwei Jahren bei der 6. Maritimen Konferenz in Rostock zusammensaßen, war die Schlagzeile: Rückgang des Welthandels um 10 Prozent. - Dabei war eigentlich ein Aufwuchs von 10 Prozent erwartet worden. Die Charterraten brachen ein. Wir hatten noch vor zwei Jahren über 500 Auflieger von Containern, Bulkern und Tankern. Der deutsche Schiffbau musste Stornierungen von 60 Aufträgen in Höhe von über 2 Milliarden Euro hinnehmen.

Herr Beckmeyer, die Politik hat sehr wohl gehandelt. Allein aus dem Deutschlandfonds, der insgesamt 13 Milliarden Euro umfasste, sind

10 Prozent, 1,3 Milliarden Euro, in die maritime Wirtschaft geflossen, davon etwa 675 Millionen Euro für den Schiffbau. Die Werften in Mecklenburg-Vorpommern, insbesondere eine Werft mit Sitz in Wolgast und Stralsund, sind auf einem sehr, sehr guten Weg und profitieren noch heute davon. Insofern ist Ihre Forderung, den Deutschlandfonds weiterlaufen zu lassen, völlig daneben. Der Deutschlandfonds mit einer Verbürgung von 90 Prozent ist eine tolle Sache; aber wenn man Kapitalkosten, von der EU aufgedrückt, von über 10 Prozent tragen muss, dann muss auch einmal Schluss sein. Wir müssen zur normalen Finanzierung zurückkehren.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Sie sagen, dass der Bund zu wenig tut. Ich will Sie nur mit einer Tatsache konfrontieren: Die KfW IPEX-Bank, eine hundertprozentige Tochter der KfW Förderbank, hat in den letzten Monaten Schiffsendfinanzierungen im Umfang von 2,4 Milliarden Euro vorgenommen. Damit wurde der Bau von 19 Schiffen ausländischer Reedereien finanziert; sie alle werden auf deutschen Werften gebaut. Meine sehr verehrten Damen und Herren, hier geht es um Ankerziehschlepper und Kreuzfahrtschiffe, die in Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Hamburg, Bremen und Mecklenburg-Vorpommern gebaut werden. Das heißt, der Bund wird hier seiner Verantwortung gerecht.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Zu den Finanzierungsinstrumenten, die wir haben. Ja, Sie haben recht: Andere Länder finanzieren anders; aber ich möchte nicht unbedingt das französische oder das italienische System in Deutschland haben. Ich möchte, dass wir Instrumente wie CIRR und Hermesbürgschaften nutzen. Wir haben sie genutzt; Staatssekretär Otto hat die Zahl genannt. Wir haben

allein in den letzten zwölf Monaten im Haushaltsausschuss CIRR und Hermesbürgschaften im Umfang von 5,3 Milliarden Euro beschlossen. Dadurch ist es möglich geworden, dass zum Beispiel ein Auftrag über drei Kreuzfahrtschiffe im Umfang von knapp 2 Milliarden Euro an Werften in Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern gegangen und eben nicht in Italien gelandet ist. Das ist die Politik der Bundesregierung und der Koalitionsfraktionen für den deutschen Schiffsbau.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP - Uwe Beckmeyer (SPD): Alles Meyer!)

- Es ist nicht nur die Meyer-Werft; auch die Neptun-Werft in Rostock-Warnemünde arbeitet daran mit.

Herr Beckmeyer, fragen Sie einmal Ihre Kolleginnen und Kollegen im Haushaltsausschuss. Sie fordern hier ein, dass wir gemeinsam maritime Politik machen. Ich frage Sie: Warum hat dann die SPD dagegen gestimmt, als der Entwicklungsminister Niebel uns einen Antrag vorgelegt hat, ein Fährschiff für Indonesien zu bauen? Man hätte damit die Rahmenbedingungen dafür setzen können, dass mit deutschem Steuergeld auf deutschen Werften OECD-konform gebaut wird. In den 70er- und 80er-Jahren waren Sie dafür, heute sind Sie dagegen. Sie werfen uns vor, wir täten nicht genug für den Schiffbau, aber Sie stimmen selber dagegen, dass deutsches Steuergeld verwandt wird, damit Schiffe auf deutschen Werften gebaut werden. Herr Beckmeyer, Sie sind an dieser Stelle schlichtweg unglaubwürdig.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP - Dr. Dietmar Bartsch (DIE LINKE): Wer hat denn eigentlich dafür gestimmt?)

- Kollege Bartsch, ich konstatiere: Die Linken haben dafür gestimmt. Das ist richtig; da muss man der Wahrheit die Ehre geben.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, wenn wir über maritime Industrie und maritime Technik reden, dann dürfen wir den Blick nicht auf den Haushalt des Wirtschaftsministeriums verengen. Hier ist nicht gekürzt worden; es sind Aufwüchse zu verzeichnen, etwa bei den Innovationsbeihilfen. Herr Beckmeyer, es ist in der letzten Legislaturperiode mit der SPD nicht gelungen, diese Beihilfen als Zuschüsse auszureichen. Das ist erst in der christlich-liberalen Koalition gelungen; das haben die Haushälter miteinander vereinbart. Das ist ein ganz wichtiger Punkt für die Branche.

Ich will deutlich machen, dass es im Haushalt des Bundesforschungsministeriums Mittel für ein Projekt namens „POLAR“ gibt: 14 Unternehmen und Forschungseinrichtungen aus Mecklenburg-Vorpommern haben den Auftrag erhalten, technische Systemlösungen im Baukastensystem für Transport, Lagerung und Verarbeitung von Rohstoffen und Energieträgern aus der arktischen Region zu entwickeln. Wenn wir uns solchen Themen zuwenden und dafür Fördermittel bereitstellen, dann wird die maritime Branche eine Zukunft haben.

Wir gehen mit einer Forderung zu 100 Prozent konform: Es muss gelingen, dass mit dem 5-Milliarden-Euro-Programm der KfW nicht allein die Windparks gefördert werden, sondern auch - ich fasse das ein bisschen weiter - technische Anlagen und Güter, die der Errichtung, dem Bau und der Wartung dieser Offshorewindparks dienen. Es kann nicht sein, dass wir als Bund nur den Bau der Windkraftanlagen unterstützen. Alles, was dazu

gehört, befindet sich ebenso in einer schwierigen Situation. Deswegen findet sich diese Forderung auch in unserem Antrag.

Aus meiner Sicht war das Jahr 2006 - mit Beschluss und Vollendung im Jahr 2008 - nicht gerade eine Sternstunde der deutschen Politik. Damals wurde in der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens beschlossen, dass sich die zügige Reduzierung von Schwefeldioxidemissionen nur auf Nord- und Ostsee beschränkt und die Irische See und das Mittelmeer ausgenommen werden. Herr Beckmeyer, meine sehr verehrten Damen und Herren von SPD und Grünen, wer eine solche Politik verfolgt und die Standards nur sehr selektiv setzt, der wird für Probleme sorgen. Auf ein solches Problem sind Sie weder in Ihrem Antrag noch eben in Ihrer Rede eingegangen. Für Union und FDP mache ich an dieser Stelle deutlich: Wenn Politik ordnungsrechtlich etwas beschließt, dann muss es auch möglich sein, dies umzusetzen.

(Uwe Beckmeyer (SPD): Ja!)

Es muss möglich sein - Herr Kollege Beckmeyer, das ISL in Bremen hat, das steht außer Frage, ein hohes Renommee und steht für Seriosität -, dass die Vorgaben umgesetzt werden. Wir sagen Ja zu praxistauglichen Lösungen. Nach Aussagen der ISL Bremen werden ab 2015, wenn nur noch 0,1 Prozent Schwefelanteil im Diesel erlaubt ist, 600 000 Lkws zwischen Kiel und Tallinn bzw. Rostock und Tallinn hin- und herfahren, weil die Güter nicht mehr auf Fähren transportiert werden. Das kann doch nicht sein.

(Uwe Beckmeyer (SPD): Sie werden ja ordentliche Politik machen bei der IMO! - Torsten Staffeldt (FDP):
Wir müssen Ihre Fehler korrigieren!)

- Wir müssen das reparieren, was Sie 2006 und 2008 in den Dreck gefahren haben. Sie haben vorschnell zulasten der deutschen Seeschifffahrt Beschlüsse initiiert und mitgetragen. Das müssen wir jetzt reparieren, Herr Kollege Beckmeyer, das ist das Thema.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP - Torsten
Staffeldt (FDP): So sieht das aus! - Uwe Beckmeyer
(SPD): Völlig auf dem falschen Fuß!)

Wenn man die letzten zwei Jahre betrachtet, dann stellt man fest: Die maritime Wirtschaft ist nicht ganz aus der Krise heraus. Aber man muss auch feststellen: Wie sie sich selbst aus der Krise herausgezogen hat, mit den Rahmenbedingungen, die die Politik in Deutschland gesetzt hat, ist aller Ehren wert.

Lassen Sie mich zum Schluss eine Bemerkung zum maritimen Bereich machen. Der maritime Bereich lebt von Tradition, von der Moderne und auch von der Zukunft. Lassen Sie mich mit aller Ruhe und allem Bedacht sagen: Zum traditionellen maritimen Bild Deutschlands gehört auch die Gorch Fock. Die Vorfälle müssen aufgeklärt werden, und es müssen Veränderungen vorgenommen werden. So, wie die Gorch Fock in den letzten Jahrzehnten das deutsche maritime Bild im Ausland geprägt hat, so wünsche ich mir, dass sie es auch in Zukunft prägen wird.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)