

## **Sabine Wils, MdEP DIE LINKE. im Europaparlament**

---

### **Redebeitrag auf der Maritimen Konferenz am 13. November 2011 in Wismar**

*Es gilt das gesprochene Wort.*

**Liebe Kolleginnen und Kollegen,  
liebe Genossinnen und Genossen,  
meine Damen und Herren!**

Ich möchte mit einem Zitat des ehemaligen Bundeswirtschaftsministers zu Guttenberg von der Nationalen Maritimen Konferenz am 30.03.2009 in Rostock beginnen:

*„Die maritime Wirtschaft kann auf entscheidende Stärken bauen. Ganz vorne steht die Innovationskraft und die Fähigkeit, spezifische Kompetenzen immer wieder dynamisch weiterentwickeln zu können. Der eingeschlagene Kurs, Deutschland zu einem maritimen Hightech-Standort auszubauen, muss konsequent fortgesetzt werden. Aktuell kommt es darauf an, die Folgen der Krise in den maritimen Bereichen durch kurzfristig wirkende Maßnahmen zu überbrücken. Ebenso gilt es, irreparable Schäden und strukturelle Verwerfungen zu vermeiden.“*

Bis hierhin könnte man dem *Freiherrn zu Guttenberg* in Teilen noch folgen, obwohl wir wissen, dass für Teile des deutschen Schiffbaus die Lage nach wie vor sehr ernst ist. Der nachfolgende Satz des Zitats hat aber mit der Realität wirklich nichts mehr zu tun:

*„Die Bundesregierung wird diesen Weg weiterhin politisch flankieren.“*

Ich denke, die IG Metall hat bei den letzten Gesprächen im Bundeswirtschaftsministerium sehr genau erfahren, dass das Engagement für den deutschen Schiffbau unter Herrn Brüderle dort eher rudimentär ist.

Das ist eine Entwicklung, die auch in anderen europäischen Ländern zu verzeichnen ist. Insgesamt kann - von wenigen Ausnahmen abgesehen - von einer bedrohlichen Situation für den europäischen Schiffbau gesprochen werden.

Um es deutlich zu sagen: Ich bin als Abgeordnete der Partei DIE LINKE. im Europäischen Parlament der Meinung, dass die deutschen Schiffbauerinnen und Schiffbauer in Zukunft keine Windkraftträder bauen sollten, sondern ihren Qualifikationen entsprechend umweltfreundliche Schiffe. Die Politik hat hier die Aufgabe, die dafür notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen.

Diese Rahmenbedingungen zu schaffen heißt für mich ganz eindeutig, alles zu tun, um einen sozial-ökologischen Umbau der Industrie zu befördern. Dafür setze ich mich nicht nur in Bezug auf die Automobilindustrie ein, sondern auch in Bezug auf die Werften. Die von mir bzw. der Delegation der LINKEN. im Europaparlament in Auftrag gegebene Studie wird einer der der Autoren, Herr Prof. Krüger von der TU Hamburg-Harburg, selbst noch ausführlich vorstellen.

In diesem Zusammenhang sei mir eine Bemerkung zu einer Problemstellung erlaubt, die mir als Abgeordnete der Partei DIE LINKE. wichtig ist und die in vielen an sich guten Materialien zur Zukunft des Schiffbaus keine oder nur wenig Berücksichtigung findet.

Zu einer wirklichen Konversion gehört meiner Meinung nach unbedingt auch eine Abkehr von der Rüstungsproduktion. Es kann doch nicht sein, dass Blohm & Voss in Hamburg oder HDW in Kiel bis zum Ende aller Tage ihre Zukunft von Fregatten und U-Booten abhängig machen. Diese Kolleginnen und Kollegen können auch Schiffe für die zivile Schifffahrt bauen. Allerdings sind Handelschiffe heute technisch viel komplexer als Marineschiffe. Wenn reine Marinewerften erfolgreich Handelsschiffe bauen wollten, müssten diese grundlegend restrukturiert werden, und das ist nicht so einfach.

In diesem Zusammenhang möchte ich an den „Arbeitskreis Alternative Fertigung“ der IG Metall bei Blohm&Voss erinnern, der in den 80iger Jahren hervorragende Alternativen erarbeitete. Bei meinem Besuch beim Betriebsrat Blohm&Voss am 13. August dieses Jahres habe ich festgestellt, dass einige der Kollegen, die bei dem Arbeitskreis mitgemacht haben, noch im Betrieb sind, wie der Kollege Herbert Oetting.

Zu den für mich offenen Fragen zählt, warum - nach meinem Kenntnisstand - keine der deutschen Werften an dem europäischen Forschungsprogramm BESST (Breakthrough in European Ship and Shipbuilding Technologies) teilnimmt, an dem sich Werften in verschiedenen europäischen Ländern beteiligen.

Hier geht es vorwiegend um Fähr-, Passagier- und andere Spezialschiffe, die eine zukunftsorientierte Alternative zur Rüstungsproduktion darstellen könnten.

Ich denke, es ist wichtig, Alternativen zur Rüstungsproduktion zu aktualisieren und wieder in die Debatte zu bringen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen!  
Liebe Genossinnen und Genossen!

Meine Damen und Herren!

Wenn es um einen sozial-ökologischen Umbau der Werften geht, ist es vollkommen richtig, wenn die IG Metall Küste von der Bundesregierung fordert, strategische, gesetzliche und finanzielle Anreize zu schaffen, damit Reeder umweltfreundliche und energieeffiziente Schiffe in Auftrag geben.

Ich unterstütze die Forderung der IG Metall, dass Tonnagesteuer, Hafengebühren und Fahrwassergebühren an die Umweltbilanz von Schiffen gekoppelt werden müssen.

Richtig ist es, von der EU zu fordern, die bislang nur in der Nord- und Ostsee geltenden Sondergebiete SECA/ECA auf sämtliche Küsten der EU auszuweiten. Nur dadurch werden Küsten und Hafenstädte von den schädlichen Emissionen von Schiffen umfassend geschützt und der Wettbewerb zwischen den europäischen Häfen fair gestaltet.

Das ist natürlich ein Thema, bei dem wir insbesondere als Abgeordnete auf der europäischen Ebene gefordert sind.

Sozial-ökologischer Umbau des Schiffbaus bedeutet für mich unter anderem, dass die Werften und ihre Zulieferindustrie einen Beitrag zur Verbesserung des Klimaschutzes leisten. Das ist möglich mit der Produktion von Schiffen, die deutlich weniger Emissionen verursachen als bisher.

Aus diesem Grund habe ich die Studie "Politische Rahmenbedingungen und technische Möglichkeiten beim Schiffbau zum Schutz des Klimas" bei der TU Hamburg-Harburg in Auftrag gegeben. Herr Prof. Krüger wird die Inhalte und Ergebnisse der Studie jetzt gleich vorstellen.

Ich möchte mit der Studie und deren Veröffentlichung am heutigen Tag einen kleinen Beitrag für eine positive Zukunft des deutschen und vielleicht auch europäischen Schiffbaus leisten.

Vielen Dank!