

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige und der Gruppe
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 12/2007 –**

Bau einer Werftanlage auf Rügen

Die Meyer-Werft Papenburg plant den Bau einer modernen Großwerft zwischen Mukran und Saßnitz auf Rügen. Vorgesehen ist die Bebauung eines 400 m breiten und 300 m langen Küstenstreifens durch 60 m hohe Gebäude, die Aufspülung einer ca. 60 ha großen Fläche in der Prorer Wiek vor Saßnitz für den Industriekomplex sowie der Ausbau der Verkehrsanbindung der Insel ans Festland und der Straßen und Infrastruktur auf der Insel selbst.

1. Welche Subventionen sind seit 1970 von Bundesseite der Meyer-Werft zugute gekommen
 - a) direkter Art (z. B. Werftenhilfe);

Der Bundesregierung ist es aus rechtlichen Gründen nicht möglich, Daten eines Einzelfalles bekanntzugeben.

- b) indirekter Art (Übernahme von Kosten für Infrastrukturmaßnahmen sowie Schleusen, Baggerungen etc., Zuwendungen von seiten des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit?

Die nachfolgend aufgeführten wasserbaulichen Maßnahmen kommen allen – aktuellen und potentiellen – Nutzern zugute. Eine individuelle Zuordnung zu einzelnen Unternehmen ist nicht möglich.

Seit 1984 werden aus dem Haushalt des Bundesministers für Verkehr Ausgaben für Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur auf der Bundeswasserstraße Ems zwi-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Staatssekretärs im Bundesministerium für Wirtschaft, Dr. Johann Eckhoff, vom 25. März 1992 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

schen Emden und Papenburg finanziert. Der Aufnahme der Maßnahmen in die Bundesverkehrswegeplanung ging eine volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse voraus.

Basierend auf dem Haushalt 1982 wurden bis 1990 Mittel in Höhe von rund 40 Mio. DM für die Verbesserung der Zufahrtsverhältnisse zu den Häfen Leer und Papenburg für die Küstenschifffahrt zur Verfügung gestellt. Auf der Grundlage eines Nachtrags zum Haushalt 1991 werden für Maßnahmen, die ab 1991 der Verbesserung der Zufahrtsverhältnisse für die Werftindustrie in Papenburg dienen, rund 25 Mio. DM bereitgestellt.

Das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit vergibt keine direkten oder indirekten Subventionen und auch keine Zuwendungen an Werften.

2. Wie hoch war die jeweilige Gesamtinvestition?
3. Wie hoch war der Eigenanteil der Meyer-Werft?
4. Welche Bürgschaften wurden von seiten der Bundesregierung für Aufträge der Meyer-Werft übernommen, die
 - a) in Anspruch genommen wurden;
 - b) nicht in Anspruch genommen wurden?

Zu den Fragen 2 bis 4 verweist die Bundesregierung auf die Antwort zu Teilfrage 1 a.

5. Welche Subventionen hat die Bundesregierung für Werften in den neuen Ländern seit der Einigung bereitgestellt?

Im Rahmen des Gemeinschaftswerks Aufschwung Ost sind 830 Mio. DM an Hilfen für die ostdeutschen Werften vorgesehen. Davon entfallen 250 Mio. DM auf die Werfthilfe (Zinszuschüsse zur Absatzfinanzierung – nur Bund) und 580 Mio. DM auf die Wettbewerbshilfe (Produktionskostenzuschüsse – zwei Drittel Bundesanteil). Hinzu kommen weitere 250 Mio. DM für Werfthilfe zugunsten ostdeutscher Werften aus dem Einzelplan des Bundesministeriums für Wirtschaft (BMWi). Damit stellt der Bund insgesamt 1,08 Mrd. DM für ostdeutsche Werften zur Verfügung. Mit dem Anteil des Landes Mecklenburg-Vorpommern von einem Drittel an der Wettbewerbshilfe erhöht sich die Summe auf 1,37 Mrd. DM.

6. Wie sieht die Subventionskonzeption der Bundesregierung für Werften im Rahmen der Europäischen Einigung aus?

Die Bundesregierung unterstützt nachhaltig die Bemühungen der EG-Kommission, im Gemeinsamen Markt auf der Grundlage einer effizienten Beihilfetransparenz alle direkten und indirekten Beihilfen für die Schiffbauindustrie abzubauen. Des weiteren trägt sie konstruktiv zur Verhandlungsführung der EG-Kommission im Rahmen der OECD-Verhandlungen bei, die eine multila-

terale Vereinbarung über einen zügigen Abbau aller Stützungsmaßnahmen für die Schiffbauindustrie sowie anderer Hindernisse, die der Wiederherstellung normaler, fairer Wettbewerbsbedingungen in diesem Wirtschaftszweig entgegenstehen, zum Ziel haben.

Wegen der besonderen Lage der Schiffbauindustrie in den neuen Bundesländern und im Hinblick auf die Privatisierung der Werften zeichnet sich die Notwendigkeit ab, eine vom Rat der EG auf Vorschlag der Kommission zu beschließende Ausnahme von den Bestimmungen der 7. EG-Schiffbaubeihilfenrichtlinie zu erwirken, um diese Werften vorübergehend stärker fördern zu können, als dies nach der derzeit geltenden EG-Obergrenze möglich ist.

7. Trifft es zu, daß für den Neubau der Werft Fördermittel in Höhe von 30 Prozent zur Verfügung gestellt werden sollen, und wie verteilen sich diese auf EG, Bund und Land Mecklenburg-Vorpommern?

Bei Vorliegen der Fördervoraussetzungen und vorbehaltlich der EG-Genehmigung der Regionalbeihilfe für den Schiffbau ist das Land Mecklenburg-Vorpommern bereit, den Bau der Werft zu fördern. Im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ ist ein Zuschuß von bis zu 23 Prozent zu den förderfähigen Investitionen möglich. Die Mittel werden zu gleichen Teilen von Bund und Land bereitgestellt. Daneben kann der Investor die Investitionszulage und die Sonderabschreibung in Anspruch nehmen. Der von der EG-Kommission für regionale Fördermaßnahmen in den neuen Bundesländern genehmigte Höchstfördersatz von insgesamt 35 Prozent wird nicht überschritten werden.

Der Einsatz von EG-Mitteln, z. B. aus dem EG-Regionalfonds, ist nicht vorgesehen.

8. Stimmt die Bundesregierung zu, daß die Sanierung bereits bestehender Werftanlagen vorrangig gegenüber einem kompletten Neubau zu behandeln ist?

Die Alternative – Sanierung einer bestehenden Werft oder Neubau – stellt sich im konkreten Fall nicht. Der potentielle Investor hat sich für einen Neubau auf Rügen entschieden, weil dieser Standort Eigenschaften aufweist, die bei den existierenden Werften nicht gegeben resp. nicht herbeiführbar sind.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung unter ökologischen Gesichtspunkten die Verwandlung eines Landschaftsschutzgebietes in Bauland?

Das aufzuspülende Gelände mit den geplanten Schiffbauhallen befindet sich nicht in einem Landschaftsschutzgebiet. Das Vorhaben wirft jedoch wegen seiner Lage (Nähe zum Nationalpark Jasmund und zum Biosphärenreservat Süd-Ost-Rügen) und sei-

nes Umfanges (5 bis zu 63 m hohe Schiffbauhallen) aus umweltpolitischer Sicht Probleme auf, die im Kontext mit der besonderen Naturschutzbedürftigkeit des Gebietes (keine relevante Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, keine relevante Gewässerbelastung) sowie der gesamtplanerischen Entwicklung zu beurteilen sind. Diese Fragen sind durch die zuständigen Landesbehörden zu klären und zu entscheiden.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung Ankündigungen der Meyer-Werft, wonach durch die Werft auf Rügen bis zu 1 500 neue Arbeitsplätze entstehen sollen?

Die Bundesregierung erwartet von der Schaffung neuer Arbeitsplätze eine Entlastung des Arbeitsmarktes in einer Region mit besonders hoher Arbeitslosigkeit. Sie geht davon aus, daß dies insbesondere auch den Arbeitnehmern zugute kommt, die ihren Arbeitsplatz bei der Volkswerft Stralsund verloren haben.

Die Bundesregierung verkennt andererseits aber nicht die Notwendigkeit des Schutzes von Natur und Landschaft. Sie geht davon aus, daß die dafür zuständige Landesregierung in Zusammenarbeit mit den lokalen Behörden die Belange des Umweltschutzes respektieren und voll bei ihrer Entscheidung berücksichtigen wird.

11. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß durch die geplante Industrialisierung der Insel der Fremdenverkehr zurückgehen wird und viele in diesem Bereich Beschäftigte ihren Arbeitsplatz verlieren werden?
12. Welche Alternativen sieht die Bundesregierung für diese künftig arbeitslosen Menschen, die bisher vom Fremdenverkehr lebten?

Die Bundesregierung kann die in der Fragestellung unterstellte zwangsläufige negative Interdependenz zwischen dem geplanten Werftneubau und der Entwicklung der Beschäftigungssituation im Fremdenverkehr auf der Insel Rügen nicht nachvollziehen.

Beschäftigungspolitisches Ziel ist der Abbau der Arbeitslosenquote von gegenwärtig 30 Prozent, die durch den drastischen Beschäftigungsrückgang unter anderem in der Fischfang- und fischverarbeitenden Industrie sowie in der Kreide- und Hafenin-
dustrie verursacht wurde.

Die Insel Rügen besitzt als bevorzugte und stark nachgefragte Fremdenverkehrsregion in Mecklenburg-Vorpommern eine hohe touristische Attraktivität. Da die Herausbildung eines marktorientierten touristischen Dienstleistungsgewerbes erst am Anfang steht, werden der Fremdenverkehrswirtschaft gute Wachstumschancen eingeräumt, die durch Nutzung der bestehenden Möglichkeiten zur Förderung des Fremdenverkehrs gemäß der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ noch verstärkt werden können.

13. Hält es die Bundesregierung für möglich, daß Fachkräfte aus den bestehenden Werften Rostock und Stralsund abgezogen werden und diese Anlagen somit langsam ausbluten werden?

Im Rahmen der Sanierung wurde die Zahl der Arbeitnehmer, die Ende 1989 auf den ostdeutschen Werften beschäftigt waren, von 34 000 auf 16 000 zum Ende des Jahres 1991 vermindert. Ein weiterer Beschäftigungsabbau ist vorgesehen. Die Standorte der Neptun-Warnow-Werft sind vom Abbau zum jetzigen Zeitpunkt mit 7 000 Beschäftigten betroffen, die Volkswerft Stralsund mit 4 200. Angesichts der Personalkapazität des geplanten Neubaus von 1 500 Arbeitnehmern ist nicht zu erwarten, daß es künftig zu einer nennenswerten Wanderungsbewegung von den genannten Werften zur neuen Werft in Mukran kommen wird.

14. Welche Alternativstandorte in Mecklenburg-Vorpommern wurden geprüft?

Nach eigenen Angaben hat der Investor im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung in Mecklenburg-Vorpommern folgende Alternativstandorte untersucht:

- Wismar,
- Rostock,
- Wolgast/Peenemünde,
- Stralsund.

15. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aufspülung eines Industriestandortes in der Prorer Wiek vor dem Hintergrund des Vorsorgegrundsatzes (Punkt 12) der Ostsee-Erklärung der Ronneby-Konferenz und der Verpflichtung „Umweltüberlegungen in die Verfahren zur Planung der künftigen Entwicklung im Bereich aller wirtschaftlichen und sozialen Abläufe einzubeziehen“ (Punkt 17 der Erklärung)?

Die Bundesregierung geht davon aus, daß die zuständigen Behörden des Landes bzw. der Gemeinden bei der Entscheidung über eine Genehmigung des Vorhabens die Umweltbelange einschließlich des Vorsorgegrundsatzes berücksichtigen werden.

16. Wie beurteilt die Bundesregierung die vorgesehene Naßbaggerung und Aufspülung vor dem Hintergrund für eine Verordnung des Rates über eine spezifische Aktion zum Schutz der Umwelt in den Küstenregionen und Küstengewässern der Irischen See, der Nordsee, der Ostsee und dem Nordost-Atlantik (NORSPA) der EG-Kommission vom 9. Januar 1991?

Die Verordnung des Rates über eine Gemeinschaftsaktion zum Schutz der Umwelt in den Küstenregionen und Küstengewässern der Irischen See, der Nordsee und dem Nordost-Atlantik (NORSPA) ist für die vorgesehene Naßbaggerung und Aufspülung nicht relevant. Die Verordnung dient der finanziellen Unterstützung einzelner Pilot- und Demonstrationsvorhaben zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung und zur Verbesserung des Umweltschutzes.

