

Die Landesmitgliederversammlung der Jusos Bremen möge beschließen:
Der Juso-Bundeskongress möge beschließen:

Antragssteller: Landesvorstand

A 1: Volle Kraft voraus! – Zeitenwende auch in der Werftpolitik

Die maritime Wirtschaft leistet einen wichtigen Beitrag zu Wertschöpfung und Arbeitsplätzen in Deutschland und insbesondere für den norddeutschen Raum. Der Transport von Waren und Gütern über den Schiffsverkehr ist Voraussetzung für weltweiten Handel. Im Zusammenhang mit dem Umweltschutz und der Bekämpfung der Folgen des Klimawandels ist für uns ein Ausbau der Vereinbarkeit von Naturschonung und wirtschaftlicher Nutzung unabdingbar. Der Verschmutzung von Meeren, Flüssen und Seen durch Schifffahrt und Industrie muss auf allen Ebenen aktiv entgegengetreten werden und bestehende Maßnahmen und Kontrollen effektiver gestaltet werden.

Norddeutschland hat traditionell eine starke Verknüpfung mit der maritimen Wirtschaft. Bundesländer und Stadtstaaten, die an Nord- und Ostsee liegen sind historisch geprägt vom Leben am Meer, vom Handel über das Meer und der wirtschaftlichen Nutzung des Meeres. Als Hafen- und Logistikstandorte sind die norddeutschen Bundesländer bis heute Deutschland Tor zur Welt. Naturgemäß schließt sich an diese Lage eine gewachsene Struktur für Entwicklung, Bau und Reparatur von Schiffen an. Es kann daher nicht verwundern, dass der industrielle Schiffsbau in Deutschland seinen Schwerpunkt in Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Bremen und Hamburg hat.

Die maritime Wirtschaft ist in Mecklenburg-Vorpommern nicht nur elementarer Bestandteil des Wirtschaftslebens, sondern ist durch die verschiedenen, durch sie generierten Möglichkeiten von Erwerbsarbeit von gesellschaftskonstituierender Bedeutung. Für ganz MV, aber vor allem für die Standorte Wismar, Rostock und Stralsund sind die Werften von herausgehobener wirtschaftlicher Bedeutung. Sie prägen Stadtbild und regionale Identität und sind in diesen Niedriglohnregionen, die durch den Tourismussektor dominiert wird, die einzig relevanten Industrien mit einer strengen Tarifbindung. Nicht nur die unmittelbaren Arbeitsplätze auf den Werften, sondern auch tausende Beschäftigte bei den Zuliefer*innen, sind abhängig von dem Zustand der Werften.

In Niedersachsen arbeiten alleine bei den Meyer-Werft in Papenburg mehr als 3.500 Beschäftigte. Sie ist mit den Nordseewerken und den diversen Zulieferbetrieben bedeutender Wirtschaftsfaktor im nördlichen Emsland und südlichen Ostfriesland, insbesondere durch die gezahlten Tariflöhne. In Cuxhaven wurden in der Vergangenheit vorwiegend Fischereischiffe repariert und gewartet und an der Unterweser wird an zahlreichen Standorten Schiffsbau verschiedener Klassen betrieben.

Bremen ist traditionell eng verknüpft mit der maritimen Wirtschaft. Nicht zuletzt den seinen Häfen und dem hier angesiedelten bedeutenden Schiffsbaufähigkeiten verdankt Bremen seine Eigenständigkeit und jahrhundertelange Prosperität. Auch heute sind Lürssen, Lloyd und andere große Industrieunternehmen und wichtige Arbeitgeber. Gleichzeitig ist Bremens jüngere Geschichte aber auch eng verknüpft mit der Krise des Schiffbaus und der damit einhergehenden Massenarbeitslosigkeit.

Die grundsätzlichen Probleme sind nicht neu!

Teile der maritimen Wirtschaft stecken nun schon seit mehreren Jahrzehnten in einer tiefgreifenden Krise. Diese Krise des europäischen und insbesondere des deutschen Schiffbaus hat sich in den letzten Jahren noch einmal dramatisch verschärft. Ein Großteil des weltweiten Handelsschiffbaus konzentriert sich bereits jetzt auf den südostasiatischen Raum, insbesondere China, Südkorea und Japan haben hier einen Marktanteil von 90 % im Bau von Handelsschiffen. Dieser Marktvorteil resultiert aus billigen Produktionskosten, günstigen Vorprodukten, die häufig mit problematischen Umweltauswirkungen produziert werden und den niedrigen Personalkosten, mit den damit verbundenen teilweise menschenunwürdigen Arbeitsbedingungen. Diese strukturellen Probleme sind im Wesentlichen seit der Werftenkrise in den 1980er Jahren bekannt und ein Patentrezept für die Lösung ist bis heute nicht gefunden. Gerade im sehr stark internationalen Gebiet der maritimen Wirtschaft helfen protektionistische Maßnahmen nur begrenzt, da eine wechselseitige Abhängigkeit besteht und viele Teile der maritimen Wirtschaft nur wegen der starken Globalisierung erfolgreich wirtschaften.

Immer neue Insolvenzen, wie zuletzt die der MV Werften, der Lloyd-Werft oder bei Pella Sietas in Hamburg, legen die oben benannten strukturellen Probleme immer wieder deutlich offen. Insbesondere der deutsche Schiffbau ist stark abhängig von Nischenmärkten wie Kreuzfahrt- oder Yachtschiffbau oder militärischen Auftraggebern. In den vergangenen 5 Jahren vor der Corona-Pandemie hatte es zuletzt sogar eine Stabilisierung und leichte Erholung in dieser Nische gegeben und die Beschäftigtenzahlen wuchsen sogar leicht an.

Aktuelle Krisen schaffen neue Herausforderungen

Die multiplen Krisen unserer Zeit verschärfen diese bestehenden Probleme massiv und machen viele positive Entwicklungen zu Nichte. Klimawandel, Corona und Ukraine-Krieg haben Auswirkungen auf beinahe alle Lebensbereiche und machen auch vor dem Schiffsbau nicht Halt. Alle diese Krisen stellen unterschiedliche Herausforderungen an die krisengeplagten Werften und alle Krisen machen eine Neuausrichtung der deutschen und europäischen Werftpolitik notwendig.

Der Kreuzfahrtschiffbau ist durch die Covid-19-Pandemie in eine schwere Krise geraten, die dazu führt, dass selbst in Auftrag gegebene und fast fertige Kreuzfahrtschiffe nicht mehr abgenommen werden (siehe „Global 1“ in Wismar). Alleine 2021 wurden durch Auswirkungen der Corona-Pandemie bei norddeutschen Werften 1.500 Arbeitsplätze gestrichen. Etwa die Hälfte der Werftarbeiter*innen war oder ist immer noch in Kurzarbeit.

Seit dem Angriffskriegs Russlands auf die Ukraine haben sich die Prämissen deutscher Außenpolitik geändert. Diese veränderten Prämissen müssen sich auch auf weitere Bereiche erstrecken. Die "Zeitenwende" muss mehr bedeuten und derartige Abhängigkeiten von autokratischen Staaten müssen in Zukunft vermieden werden. Deutschland ist stark exportabhängig, der Umstand, dass ein Großteil des weltweiten Handelsschiffbaus in der unmittelbaren chinesischen Einflusssphäre stattfindet, ist ein großes Risiko.

Im Falle einer außenpolitischen Isolation Chinas, bspw. durch einen Angriff auf Taiwan, muss sichergestellt werden, dass die Europäische Union in der Lage ist, mittelfristig eigene Handelsflotten bereitzustellen. Die Erfahrungen des russischen Angriffskrieges müssen deshalb zu einem Umdenken deutscher und europäischer Werftpolitik führen, indem sich von der Konzentration auf Nischenmärkte entfernt und eine internationale Konkurrenzfähigkeit im Segment des Handelsschiffbaus aufgebaut wird. Hierbei ist insbesondere die technologische Wende der Antriebsmodelle in der Zukunft entscheidend. Der deutsche Schiffbau zeichnet sich bereits jetzt durch eine hohe Innovationskraft aus, diese Vorteile in Technologiefragen müssen in Zukunft in einen grünen und nachhaltigen Schiffbau münden, um zum einen den Herausforderungen der Klimakrise zu begegnen und zum anderen auf dem internationalen Markt trotz hoch subventioniertem billig Schiffbau mit nicht erneuerbaren Antriebsformen zu bestehen.

Diese Entwicklung kann aber erst einsetzen, wenn die strukturellen Probleme des deutschen Schiffbaus aufgehoben werden. So gibt es im internationalen (auch europäischen) Vergleich einen sehr geringen Umfang von Subventionen in Deutschland, dadurch entsteht ein stetiger Wettbewerbsnachteil. Im Koalitionsvertrag der Unionsparteien und der SPD aus dem Jahr 2018, wurde vereinbart, jedoch nicht umgesetzt, den Überwasserschiffbau zur Schlüsseltechnologie zu erklären. Dies würde ermöglichen, dass Rüstungsaufträge im Marinebereich auch direkt an nationale Unternehmen vergeben werden können. Deutschland würde damit dem Beispiel anderer Europäischer Staaten folgen. Diese fordern wir nun schnellstmöglich umzusetzen.

Finanziert durch das Sondervermögen für die Bundeswehr stehen eine Reihe von Neubeschaffungen für die Marine an, diese Aufträge bieten das Potential, den Werften in Deutschland eine Perspektive zu geben und Arbeitsplätze zu sichern. Zudem sind die meisten Werftstandorte in Besitz privater, häufig international agierender, Großkonzerne, im Eigentum von Multimilliardär*innen. Das birgt viele Risiken, wie das Beispiel der MV Werften zeigt.

Um den geopolitischen, ökologischen sowie ökonomischen Herausforderungen der Zukunft begegnen zu können, braucht es eine Neuausrichtung der Werftstrategie der Bundesregierung. Es braucht einen technologischen Meilensprung hin zu nachhaltigem (Transport-)schiffbau und eine Umstrukturierung der Besitzverhältnisse, die aus unserer Sicht, zum einen eine Demokratisierung der Betriebe sowie die Verstaatlichung der Standorte dort anvisieren muss, wo diese nicht bereits auf öffentlichem Grund (Hafengebiete) angesiedelt sind. Zudem benötigt es eine garantierte Standortsicherung der Werften, die die Voraussetzungen für Transportschiffbau mitbringen.

Ziel muss es sein eine europäische Souveränität auch im Bereich des globalen Schiffmarktes herzustellen. Diese Zielstellung begreifen wir als mittel- und langfristig angelegt. Da auch die Vergesellschaftung in enger Abstimmung mit den Gewerkschaften und Arbeitnehmer*innen vor Ort geschehen muss und einer grundlegenden gesellschaftlichen Debatte bedarf. Für uns ist weiterhin klar, dass wir eine Demokratisierung der Betriebe anstreben. Diese Demokratisierung wird sich allerdings in den aktuellen Besitzverhältnissen nicht vollziehen. Aus unserer Sicht kann dieser Vorgang der Teilhabe der Arbeitnehmer*innen am Betrieb, in durch eine Übernahme der Standorte durch den Bund am ehesten gelingen.

Kurzfristig aber muss die Priorität darauf liegen, die Wertstandorte zu halten, auch in aktuell ungünstigen Besitzverhältnissen. Dafür braucht es einen institutionalisierten Werftauffang-Fonds des Bundes. Die Zeiten der „Schwarzen Löcher“, in denen Subventionen und Rettungspakete des Bundes von Großkonzernen geschluckt werden, müssen aber endgültig vorbei sein. Um die anvisierten Ziele zu erreichen, müssen die Werften der Marktlogik entzogen werden. Der Markt wird die oben beschriebenen Herausforderungen nicht lösen können.

Die Klimakrise erfordert eine Umorientierung, auch im Schiffsbau. Die Neujustierung des Schiffbaus, hin zu nachhaltigen Antriebssystemen ist aber auch eine einmalige Chance. Neben Antriebssystemen müssen auch die Konditionen des Schiffbaus angefasst werden, so muss es möglich sein, in Zukunft für den Schiffbau nur noch „grünen Stahl“, der zum einen ökologisch-nachhaltig und zu gerechten Arbeitsbedingungen hergestellt wird, zu verwenden. Hierfür muss das Vergaberecht reformiert werden. Dieser „teurere Stahl“ wird die Produktionskosten erhöhen, um diesen Wettbewerbsnachteil auszugleichen braucht es staatliche Maßnahmen, die in der Lage sind, diesen auszugleichen. Daneben gilt es aber auch einen Markt für die hier produzierten Schiffe zu schaffen. In der Europäischen Union eingeflaggte Schiffe sollen zukünftig nachhaltig hergestellt worden sein und über nachhaltige Antriebstechnologien verfügen. Gleichzeitig gilt es den anhaltenden Trend zur Ausflagging inländischer Schiffe zu stoppen, denkbare Mittel sind hier die gesetzliche Verpflichtung europäischer Speditionen und Reedereien, sowie finanzielle Anreize über Liege- und Passagegebühren.

Für die Europäischen Gewässer setzen wir uns für eine Begrenzung der Größe und Tonnage je Schiff ein. Den Trend zu immer größeren Schiffen betrachten wir kritisch. Einerseits lassen sich damit Kosten für den Transport drücken, andererseits steigen das Risiko und die Auswirkungen einer schweren Havarie mit zunehmender Größe. Mit einer Begrenzung der Tonnage fallen umweltschädliche Erweiterungen von Hafen- und Werftanlagen, Vertiefungen natürlicher Gewässer und Fahrrinnen weg.