



David McAllister wurde 1971 in Berlin geboren. 1989 Abitur. 1989–91 Zeitsoldat; 1991–96 Studium der Rechtswissenschaften, seit 1998 Rechtsanwalt. 1988 Eintritt in die CDU. 1991–94 Kreisvorsitzender der Jungen Union Cuxhaven; 1996–2010 Mitglied des Kreistages Cuxhaven; seit 1998 Abgeordneter des Nieders. Landtages; 2001–02 Bürgermeister des Fleckens Bad Bederkesa; 2002–03 Generalsekretär der CDU in Niedersachsen; 2003–10 Vorsitzender der CDU-Fraktion im Nieders. Landtag; seit 2008 Vorsitzender der CDU in Niedersachsen. Seit 1.7.2010 Ministerpräsident von Niedersachsen.

## David McAllister

*Ministerpräsident von Niedersachsen*

### „Industriepolitik und maritime Wirtschaft im Norden“

#### I.

Es ist mir eine besondere Freude, mich heute Abend in die beeindruckende Schar der Gastredner einreihen zu dürfen, die in den letzten 90 Jahren die Gelegenheit hatten, vor den Mitgliedern und Gästen des Übersee-Clubs zu sprechen.

Charles de Gaulle, Edward Heath, Valéry Giscard d’Estaing, François Mitterrand und der heutige Papst Benedikt XVI. stehen auf der Rednerliste, die Sie mir zusammen mit der Einladung geschickt haben, dazu sämtliche Bundeskanzler und fast alle Bundespräsidenten. Als Ministerpräsident – und erst recht als einer mit bislang kurzer Amtszeit von 18 Monaten – weiß ich diese Ehre sehr zu schätzen.

Heute Abend möchte ich einige Gedanken zu industriepolitischen Themen und zur maritimen Wirtschaft im Besonderen vortragen.

#### II. Was ist Industriepolitik, wozu brauchen wir sie?

Um nicht missverstanden zu werden: Mit Industriepolitik meine ich nicht in erster Linie keynesianische Schlagworte der 70er-Jahre wie „Globalsteuerung“ oder „Konzertierte Aktion“. Wenn ich von Industriepolitik spreche, dann meine ich vor allem zwei staatliche Handlungsfelder:

*Erstens* ist der Staat dazu aufgerufen, der Industrie geeignete Rahmenbedingungen zu gewährleisten. Zu seinen Kernaufgaben gehören etwa der Erhalt und die Modernisierung einer leistungsfähigen Infrastruktur. So müssen notwendige Großprojekte geplant, finanziert und den Bürgern vermittelt werden. Weitere Rahmenbedingungen, für die der Staat zu sorgen hat, sind:

- der Unterhalt eines leistungsfähigen Bildungssystems,
- die Sicherung des sozialen Friedens durch einen nachhaltig finanzierten Sozialstaat,
- die Gewährleistung der Tarifautonomie,
- ein gerechtes und einfaches Steuersystem,
- die sinnvolle und ausreichende Regulierung sowie Beaufsichtigung des Finanzsektors
- und die konsequente Haushaltskonsolidierung zur Sicherstellung eines auch künftig handlungsfähigen Staates.

*Zweitens:* Auch in der sozialen Marktwirtschaft gibt es eine Reihe von Mitwirkungsmöglichkeiten des Staates. Der Staat kann durchaus mit Erfolg und zum Wohle der Allgemeinheit an Unternehmen beteiligt sein. In Niedersachsen etwa sind wir parteiübergreifend stolz auf unsere Landesbeteiligungen. Dazu gehören die Salzgitter AG, der Flughafen Hannover, die Deutsche Messe AG und die NordLB.

Und an erster Stelle steht natürlich Volkswagen. An diesem Unternehmen ist das Land Niedersachsen mit 20,01 Prozent der Stammaktien beteiligt. VW ist das größte und erfolgreichste Industrieunternehmen Deutschlands. 2011 hat Volkswagen die Auslieferungen um 14,3 Prozent gesteigert und mehr als 8 Millionen Fahrzeuge produziert. Niedersachsen ist ein stabiler Ankeraktionär ohne kurzfristige Renditeerwartung.

Die Erfolgsgeschichte von VW beobachten wir mit großer Begeisterung. Unser besonderes Interesse gilt den sechs Standorten in Niedersachsen.

### **Industrieland Deutschland**

Vor etwa zehn Jahren, in den Zeiten der „New Economy“, galt ein klassisches Industrieland wie Deutschland als unbeschreiblich „old-fashioned“. An der Spitze des Fortschritts marschierte für viele in Europa Großbritannien. Tony Blair und Gordon Brown glaubten, durch die völlige Entfesselung des Finanzmarkts sei ein Goldenes Zeitalter angebrochen.

Zunehmend undurchschaubare Produkte der Finanzwirtschaft sollten für ein Ende des Konjunkturzyklus sorgen. Die Industrie als bisherige Grundlage der Realwirtschaft hielt man für veraltet und verzichtbar. Welch ein Irrtum!

1997 wurden immerhin noch 20 Prozent des britischen Bruttoinlandsprodukts von der Industrie erarbeitet. Bis heute hat sich dieser Anteil halbiert. In Deutschland liegt der industrielle Beitrag zum BIP seit langem stabil bei etwa einem Viertel. Entsprechend unterschiedlich wirkt sich die Krise der Finanzwirtschaft auf die Volkswirtschaften der beiden Nationen aus.

Die erfolgreiche Bewältigung der Finanzkrise in Deutschland zeigt: Technischer und wissenschaftlicher Fortschritt sind und bleiben die Voraussetzung für breiten Wohlstand und soziale Sicherheit. Deutschland mit seinem gesunden industriellen Kern ist mittlerweile eine Insel der Stabilität mitten in einer fast allgemeinen Rezession. Die niedrigste Arbeitslosenquote seit 20 Jahren und eine Beschäftigtenzahl von 41 Millionen sind dafür der beste Beleg.

Und die Aussichten bleiben trotz der fortbestehenden Risiken der Staatsschuldenkrise vergleichsweise gut: So hat das Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung in der letzten Woche überraschend stark angestiegene Konjunkturerwartungen veröffentlicht.

Der Begriff des „German Wunder“ feiert daher seit Monaten eine Renaissance. Die funktionierende Sozialpartnerschaft und der gut ausgebaute Sozialstaat werden international wieder zur Nachahmung empfohlen.

Das Handelsblatt titelte vor einigen Wochen: „Die Briten wollen deutscher werden“. Und auch den Franzosen gilt das deutsche Modell inzwischen so sehr als Vorbild, dass man damit sogar in den Wahlkampf zieht. So ändern sich also die Zeiten. Damit das so bleibt, kommt es darauf an, dass wir in Deutschland auch zukünftig eine engagierte und zielgerichtete Industriepolitik betreiben.

### **Aktuelle Herausforderungen**

Die deutsche Industriepolitik steht gegenwärtig vor fünf großen Herausforderungen:

*Erstens:* Eine sichere, bezahlbare und umweltfreundliche Energieversorgung. Deutschland hat sich entschieden, bis 2022 aus der friedlichen Nutzung der Kernenergie auszustiegen. Das ist sehr ambitioniert. Bund und Länder müssen auch in diesem Jahr weitere Maßnahmen im Rahmen der Energiewende auf den Weg bringen. Die Herausforderungen sind enorm. Es geht um

- Energieeffizienz und -einsparungen,
- den Ausbau erneuerbarer Energien,
- den Bau neuer fossiler Kraftwerke,
- neue Stromnetze,
- neue Speichertechnologien und
- weitere Aktivitäten im Bereich der Energieforschung.

Darüber hinaus müssen die besonderen Bedürfnisse der energieintensiven Industrien berücksichtigt werden. Sie stehen international im Wettbewerb und haben strategische Bedeutung für den Standort Deutschland. Ihre Wirtschaftlichkeit hängt mittlerweile stärker von der Entwicklung der Energiepreise ab als von den Personalkosten. Die Stromkosten werden durch drei Faktoren in die Höhe getrieben:

- die Verknappung des Angebots infolge des Ausstiegs aus der Kernkraft,
- die steigenden Umlagen aufgrund des weiteren Ausbaus der erneuerbaren Energien und der Kraft-Wärme-Kopplung und
- ab 2013 durch die sog. Carbon leakage-Regelung im Treibhausgasemissionshandel.

Die Bundesregierung stellt deshalb im Rahmen des „Energie- und Klimafonds“ ab 2013 Beihilfen an energieintensive Unternehmen in Höhe von bis zu 500 Mio. Euro jährlich aus dem Energie- und Klimafonds bereit. Hinzu tritt die bereits geltende Regelbefreiung für die größten Stromabnehmer, darunter in der Zink-, Stahl-, Aluminium- und Chemieindustrie. Sie werden von der Netznutzungsabgabe befreit und tragen durch ihre regelmäßige Abnahme hoher Strommengen zur Aufrechterhaltung der notwendigen Grundlast in der Energieerzeugung bei.

*Zweitens:* Der zunehmend erschwerte Zugang zu Rohstoffen und die Preisentwicklung können zur Bedrohung für unsere Wettbewerbsfähigkeit werden. Das gilt nicht nur für die sogenannten Seltenen Erden, sondern auch für Kobalt, Flussspat, Grafit oder Magnesium, um nur einige zu nennen. Viele dieser Rohstoffe werden in Ländern gewonnen, die entweder instabil oder wenig freiheitlich regiert werden.

Daher braucht die Wirtschaft auf diesem Feld politische Schützenhilfe. Die Bundesregierung hat das Thema erkannt. Sie setzt sich auf internationaler Ebene für offene Rohstoffmärkte und den Abbau von Handelshemmnissen ein. Die deutsche Rohstoffstrategie zeigt erste Erfolge. Nennen möchte ich strategische Partnerschaften mit rohstoffreichen Ländern wie etwa der Mongolei oder die 2010 eröffnete Deutsche Rohstoffagentur in Hannover.

*Drittens:* Der Fachkräftemangel als Herausforderung der Zukunft wird immer deutlicher sichtbar. Sie alle wissen: Der demografische Wandel wird ihn in den nächsten Jahren weiter verstärken. Wirtschaft und Politik arbeiten gemeinsam an einer Antwort auf diese Herausforderung und haben bereits einiges erreicht:

zum Beispiel die bessere Anerkennung von im Ausland erworbenen Berufsabschlüssen oder die Absenkung der Gehaltsschwelle für Zuwanderer von 66.000 auf 48.000 Euro. Es bleibt aber noch viel zu tun. Zu nennen sind:

- Bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie durch frühkindliche Betreuungsplätze und Ganztagschulen.
- Unterstützung beim Übergang von der Schule in den Beruf.
- Bessere Einbindung älterer Menschen in den Arbeitsmarkt. Sie ist Voraussetzung für die erfolgreiche Erhöhung des Renteneintrittsalters.
- Gezielte Qualifizierung von Arbeitslosen.
- Intensive Werbung für naturwissenschaftlich-technische Ausbildungsberufe und Studienfächer

sowie

*viertens:* Der Staat kann die langfristige Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie durch die gezielte Förderung von Zukunftstechnologien unterstützen.

Dazu dient die Hightech-Strategie des Bundesforschungsministeriums. Gefördert werden Forschung und Entwicklung unter anderem auf den Gebieten Nano-, Informations- und Kommunikationstechnologien, Elektromobilität und Photonik. Auch die gründliche Information über Zukunftstechnologien gehört zu den Aufgaben einer nachhaltigen Industriepolitik. Nur wer umfassend informiert ist, kann Vor- und Nachteile von Innovationen vernünftig beurteilen.

*Fünftens* gilt es, den notwendigen Erhalt und Ausbau der Infrastruktur argumentativ und besonnen angesichts einer verbreiteten „Dagegenhaltung“ durchzusetzen. Dafür müssen wir wieder deutlicher machen, dass eine stabile Infrastruktur zu den wichtigsten Grundlagen unseres Wohlstands gehört. Aber es gilt auch, den berechtigten Wunsch nach einer verstärkten und vereinfachten Bürgerbeteiligung zu berücksichtigen. Denn im Grunde ist das Interesse am Mitreden, am Mitgestalten eine erfreuliche, eine urdemokratische Entwicklung.

### III.

Ein gutes Beispiel für den langfristigen Erfolg einer beharrlichen Industriepolitik ist die maritime Wirtschaft im Norden. Hamburg und Niedersachsen haben viele ähnliche Interessen und vertreten diese auch gemeinsam mit den anderen norddeutschen Küstenländern gegenüber Berlin und Brüssel – und zwar überparteilich.

Um die Bedeutung der maritimen Wirtschaft zu beschreiben, genügen zwei Zahlen: Bundesweit bietet sie Beschäftigung für 400.000 Arbeitnehmer und hat ein Umsatzvolumen von 54 Milliarden Euro. Damit ist sie doppelt so groß wie das Kreditgewerbe oder die Mineralölindustrie und eine Schlüsselbranche für die Entwicklung der gesamten Wirtschaft im Norden. Erlauben Sie mir daher sechs Anmerkungen zu wichtigen Teilbereichen der maritimen Wirtschaftspolitik:

#### 1. Hafenwirtschaft

An erster Stelle steht natürlich die Hafenwirtschaft. Es hieße Eulen nach Athen tragen, wenn ich in Hamburg etwas über den deutschen Hafen erzählen wollte. Aber auch wir in Niedersachsen haben leistungsstarke Häfen. Rund 41.000 Menschen finden in den neun Seehäfen Brake, Cuxhaven, Emden, Nordenham, Stade, Wilhelmshaven, Leer, Oldenburg und Papenburg Arbeit und Einkommen.

In den ersten drei Quartalen 2011 wurden dort 34,1 Millionen Tonnen Güter im Seeverkehr umgeschlagen. Fast alle Häfen haben im letzten Jahr Zuwächse verzeichnen können, teilweise im zweistelligen Bereich. Niedersachsen liegt damit auf Platz 3 hinter Hamburg und Bremen.

Schon jetzt laufen ca. 25 % des deutschen Außenhandels über die See- und Binnenhäfen. Bis 2025 rechnet das Bundesverkehrsministerium für alle deutschen Häfen mit einem Mengenzuwachs von 226 auf 600 Millionen Tonnen.

Deshalb legt die Niedersächsische Landesregierung einen besonderen Investitionsschwerpunkt auf die Seehäfen. Zwischen 2008 und 2013 wird dafür 1 Milliarde Euro bereitgestellt. Ein wichtiges Etappenziel erreichen wir bereits in diesem Jahr – mit der Inbetriebnahme des Jade-WeserPort in Wilhelmshaven am 5. August. Das ist aber nicht das einzige Großprojekt: In Brake werden 23 Millionen Euro investiert. Größtes Projekt ist der zweite Großschiffsliegeplatz für 17,5 Millionen Euro.

Emden: Das Investitionsvolumen in Emden beträgt bis 2013 über 90 Millionen Euro. Größtes Projekt ist der Bau der Nesserlander Schleuse. In Cuxhaven werden bis 2012 ca. 100 Millionen Euro investiert. Größtes Projekt ist die Erweiterung der Offshore-Basis (Liegeplatz 9). Mit der Fertigstellung rechne ich im Sommer 2012.

## 2. Hafenanbindung

Mit den Investitionen in unsere Häfen übernehmen wir nationale Verantwortung. Allerdings: Die besten Häfen nützen nichts, wenn Güter nicht effizient an- und abtransportiert werden können. Deshalb brauchen wir gut ausgebaute Hinterlandanbindungen über Autobahnen, Bahntrassen und Wasserstraßen. Die Niedersächsische Landesregierung fordert daher vom Bund ein Sonderverkehrsprogramm Nord-Hafenhinterland. Grundlage dafür ist die „Ahrensburger Liste“. Das ist ein unter den norddeutschen Ministerpräsidenten abgestimmter Katalog mit 19 vorrangigen Verkehrsprojekten zum Ausbau der Seehafenanbindungen. Die fünf wichtigsten Projekte in Niedersachsen sind:

*Erstens:* Die Küstenautobahn A 20 von der festen Elbquerung bei Drochtersen über Bremervörde zum Wesertunnel bis an die A 28 bei Westerstede. Sie stellt eine dringend notwendige Verbindung zwischen dem Ostseeraum und dem Ruhrgebiet her. Nächstes Ziel ist das mögliche Baurecht für einen ersten Abschnitt bei Bremervörde Ende 2013.

*Zweitens:* Für den Neubau der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg erfolgt zurzeit die Aufstellung der technischen Entwürfe für die sieben Planungsabschnitte. Für einen ersten Abschnitt soll das Baurecht Ende 2013 vorliegen.

*Drittens:* Besonders hervorheben möchte ich den sechsstreifigen Ausbau der A 1 auf der „Hansalinie“ von Hamburg bis Bremen. Er erfolgt auf dem Wege der öffentlich-privaten Partnerschaft (ÖPP) mit einem Konzessionsnehmer, der zur Finanzierung einen Anteil der auf diesem Abschnitt eingefahrenen LKW-Maut erhält. Die Fertigstellung der Strecke ist für Ende 2012 vorgesehen.

*Viertens:* Von großer Bedeutung für die norddeutschen Häfen ist mittelfristig die Y-Trasse: Das Land Niedersachsen beteiligt sich deshalb an der Planung mit 10 Millionen Euro.

*Fünftens:* Die direkte Schienenanbindung des JadeWeserPorts durch den Ausbau der Bahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven ist gesichert. Im Oktober 2011 hat der zweigleisige Ausbau begonnen; er soll bis Ende 2012 abgeschlossen sein.

## 3. Schiffbauindustrie

Eine leistungsstarke maritime Wirtschaft ist ohne Schiffbauindustrie nicht vorstellbar. Bedauerlicherweise kämpfen viele Betriebe noch immer mit den Auswirkungen der Finanzkrise. Sorgen bereitet insbesondere die langfristig unbefriedigende Auftragslage. In Zukunft werden sich vor allem solche Werften am Markt behaupten können, die hochtechnologische Spezialschiffe am Markt anbieten. Ihre technische Exzellenz ist den Angeboten aus Asien überlegen und damit wettbewerbsfähig. Ein Beispiel für den schwierigen, aber erfolgversprechenden Strukturwandel sind die SIAG-Nordseewerke in Emden. Sie haben ihre Produktion auf Stahlbau-Komponenten für die Offshore-Windkraftindustrie umgestellt.

Ein anderes Beispiel ist die angeschlagene Sietas-Werft bei Ihnen in Hamburg-Neuenfelde. Sie will sich zukünftig ebenfalls auf den Bau von Spezialschiffen im Rahmen der Energiewende konzentrieren.

Und nicht zuletzt kommen mir die Meyer Werft und ihre international begehrten Kreuzfahrtschiffe in den Sinn. In der Nacht von Freitag auf Samstag hat bekanntlich der neue Luxusliner Disney Fantasy Papenburg verlassen und ist zu seiner Jungfernfahrt aufgebrochen.



#### **4. Schifffahrtsförderung**

Zu einer modernen maritimen Politik gehört auch eine gezielte Schifffahrtsförderung. Deutschland gehört zu den größten und erfolgreichsten Schifffahrtsstandorten weltweit. Niedersachsen ist dank Leer, Haren und anderer Orte nach Hamburg der zweitgrößte Reedereistandort Deutschlands. Deshalb ist es auch für uns von erheblicher Bedeutung, dass der Bundestag den Finanzbeitrag für die Seeschifffahrt im Rahmen des „Maritimen Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung“ um 29,1 Mio. € erhöht hat. Das Bündnis fördert den seemännischen Nachwuchs und sichert die Ausbildungskapazitäten der maritimen Wirtschaft.

Die fünf norddeutschen Küstenländer und die Sozialpartner haben dazu im Vorfeld intensive Gespräche geführt und gemeinsam mit dem Bund eine Lösung gefunden. Einen entscheidenden Beitrag hat der Verband Deutscher Reeder mit der Zusage einer Eigenleistung von mindestens 30 Millionen Euro geleistet.

#### **5. Piraterie**

Im Norden verfolgt man die aktuelle Diskussion um einen verbesserten Schutz unserer Handelsschiffe vor Piraten mit großer Aufmerksamkeit. Die Wurzel des Übels der Piraterie liegt am Horn von Afrika. Die Stabilisierung Somalias ist eine langwierige und sehr schwierige Aufgabe. Kurz- und mittelfristig werden wir uns deshalb unmittelbar gegen die Seeräuberei wehren müssen.

Prävention ist das A und O. Es liegt dabei in der Hand der Reeder, für eine bestmögliche passive Eigensicherung der Schiffe zu sorgen. Dabei können die Reeder auf die Unterstützung durch das „Pirateriepräventionszentrum“ der Bundespolizei zurückgreifen. Zugleich gerät der präventive Einsatz von bewaffneten Schutzteams an Bord von Handelsschiffen immer mehr in den Mittelpunkt der Diskussion. Denn tatsächlich ist es bisher nicht gelungen, ein Schiff erfolgreich anzugreifen, wenn Sicherungsteams an Bord waren.

Auf Initiative Niedersachsens hin prüft der Bund derzeit die rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten zum Schutz deutscher Schiffe und zur Pirateriebekämpfung. Wir brauchen in jedem Falle ein effektives Gesamtkonzept, das Reedereien, private Sicherheitswirtschaft, Bundespolizei und Marine sinnvoll miteinander verknüpft.

Mit Hinweisen auf fehlende eigene Zuständigkeiten, vermeintlich ungenügende Rechtsgrundlagen oder unzureichende operative Möglichkeiten ist es nicht getan. Damit lässt sich das immer aggressivere Vorgehen der Piraten nicht stoppen. Es ist Zeit für ein entschlossenes Signal auf Bundesebene!

#### **6. Offshore-Windenergie**

Der absehbare Boom der Offshore-Industrie wird die künftige Entwicklung in den norddeutschen Häfen maßgeblich beeinflussen. Im Zusammenhang mit der eingeleiteten Energiewende ist es deshalb eine wesentliche Aufgabe des Bundes, die Länder dabei zu unterstützen, entsprechende Kapazitäten in den Häfen zu schaffen. Deshalb habe ich die Bündelung der Kompetenzen bei der Bundesregierung und die Erstellung eines Masterplans Offshore-Windenergie gefordert. Der Bundeskanzlerin habe ich dazu konkrete Vorschläge gemacht. Dazu gehören die schnelle Umsetzung des 5-Milliarden-Kreditprogramms „Offshore-Windenergie“, die unbefristete Verpflichtung der Übertragungsnetzbetreiber zur Herstellung der Netzanschlüsse für Offshore-Windparks und die Anpassung der EEG-Vergütung für Offshore-Windenergie.

Die Windenergie auf offener See ist schon jetzt ein bestimmender Wirtschaftsfaktor. Sie trägt entscheidend zum Strukturwandel bei uns an

der Küste bei. Inzwischen dürfte die Offshore-Industrie ihre durch die Finanzkrise bedingten Probleme überwunden haben und wieder kräftig investieren. Die Offshore-Windenergie ist eine Jahrhundertchance für die Nordseeküste. Diese Chance sollten die Küstenländer gemeinsam ergreifen und nutzen!

## 7. Elbvertiefung

Zum Schluss möchte ich ein Thema ansprechen, das in Hamburg und Niedersachsen gleichermaßen diskutiert wird: eine mögliche weitere Vertiefung der Elbe. Die Fahrrinnenanpassung der Hamburger Hafeneinfahrt hat überragende wirtschaftliche und arbeitspolitische Bedeutung für Hamburg und den angrenzenden Norden Niedersachsens. Das Planfeststellungsverfahren geht jetzt in die entscheidende Phase. Am 30. Dezember 2011 hat die Wasserschiffahrtstsdirektion Nord in Kiel uns den Entwurf des Planfeststellungsbeschlusses zugestellt.

Die rechtliche Ausgangslage ist eindeutig: § 14 (3) Bundeswasserstraßengesetz lautet: „Soweit das Vorhaben Belange der Landeskultur oder der Wasserwirtschaft berührt, bedürfen die Feststellung des Planes, die Genehmigung und die vorläufige Anordnung des Einvernehmens mit der zuständigen Landesbehörde. Über die Erteilung des Einvernehmens ist innerhalb von drei Monaten nach Übermittlung des Entscheidungsentwurfs zu entscheiden.“ Bevor Niedersachsen dieses Einvernehmen erteilen kann, sind zwei Punkte aus meiner Sicht besonders sorgfältig zu prüfen:

*Erstens:* Oberste Priorität hat die Gewährleistung der Deichsicherheit. Hier wurde in den letzten Jahren bereits manches erreicht. Dazu gehört die eindeutige Regelung der Unterhaltungspflichten an der Elbe. In den Verträgen zwischen der Wasser- und Schiffahrtstsdirektion Nord und den betroffenen Deichverbänden verpflichtet sich der Bund, die Unterhaltung der Sicherungs- und Schutzwerke sowie der unbefestigten Vorlandbereiche zu übernehmen.

Ein weiterer Fortschritt sind die einvernehmlich mit den Verbänden und Gemeinden vor Ort erarbeiteten Lösungen für den Bühnenbau und die Unterwasserablagerung im Bereich „Altenbrucher Bogen“ zwischen Cuxhaven und Otterndorf. Teile der Maßnahmen sind im vergangenen Jahr schon erfolgt. Die Gesamtmaßnahme wird planmäßig 2012 fertiggestellt.

Die Landesregierung wird sehr genau zu prüfen haben, ob die Deichsicherheit damit hinreichend gegeben ist. Denn eine Gefährdung von Menschenleben ist für uns nicht hinnehmbar. Der Bund hat Niedersachsen und Schleswig-Holstein zugesagt, sich an den Deicherhöhungskosten zu beteiligen. Wie hoch diese Beteiligung sein wird, konnte aber bisher nicht geklärt werden.

*Zweitens:* Es droht eine weitere Verschiebung der Brackwasserzone in Richtung Hamburg. Das ist ein Problem. Denn die Obstbaubetriebe im Kehdinger und Alten Land nutzen das vorhandene Gewässernetz nicht nur zur Entwässerung, sondern im Sommer auch zur Bewässerung. Hinzu kommt die Frostschutzberegnung zur Zeit der Obstbaumblüte. Ein einziger Nachfrost kann eine komplette Ernte vernichten.

Die Landesregierung sieht daher die Schutzauflage für den Obstbau im Planfeststellungsbeschluss noch nicht als ausreichend an. Denn sie sieht nur eine Beobachtung des Salzgehalts vor. Erst später sollen Maßnahmen dagegen festgelegt werden. Unsere Haltung dazu haben wir in Gesprächen mit der Wasser- und Schiffahrtstsdirektion Nord mehrfach deutlich gemacht.

Hinzu kommen die Belange der Industrie entlang der Unterelbe, die auf salzfreies Wasser für ihre Produktion angewiesen ist. Das betrifft besonders die Dow Chemical in Stade mit 1500 Angestellten und mehreren Hundert Mitarbeitern bei Vertragsfirmen. Auch hier gilt es, Arbeitsplätze zu erhalten und nicht zu gefährden.

Zusammenfassend stelle ich fest: Die Niedersächsische Landesregierung wird den vorliegenden Entwurf des Planfeststellungsbeschlusses eingehend prüfen. Erst nach dieser Prüfung können wir über die Frage des Einvernehmens abschließend entscheiden. Die gesetzliche Frist von drei Monaten ist bei einem Prüfumfang von rund 2400 Seiten sehr knapp bemessen. Ob Niedersachsen eine Fristverlängerung beantragen wird, steht noch nicht fest. Es hängt davon ab, ob die existenziellen Fragen für das Land zufriedenstellend geklärt werden konnten. Für uns gilt nach wie vor: Sorgfalt vor Eile.

#### IV.

Zum Ende möchte ich betonen: Deutschland ist eines der erfolgreichsten Industrieländer der Welt. Damit das so bleibt, müssen wir unseren Industrieunternehmen die bestmöglichen Rahmenbedingungen bieten. Die Zeiten, in denen man dachte, das Internet oder eine deregulierte Finanzwirtschaft könnten die industrielle Realwirtschaft ersetzen, sind vorbei. Wollen wir unser Wohlstandsniveau halten, dann muss gelten: Vorfahrt für Arbeitsplätze und damit Vorfahrt für die Industrie. Das ist aus meiner Sicht Aufgabe einer modernen Industriepolitik. ■