

Speech
Kiel, 19.02.2003

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 76
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: info@ssw.de

Regierungserklärung zur Situation bei HDW

Was letzte Woche bei der Kieler Werft HDW bekannt wurde, kommt einem Schicksalsschlag gleich □ und betroffen ist nicht nur die Landeshauptstadt, sondern Schleswig-Holstein insgesamt und auch der Werftenstandort Deutschland. Die angekündigte Entlassung von 750 Mitarbeiterinnen und Mit-arbeitern - also knapp 25% der Belegschaft der Werft - ist natürlich insbesondere vor dem Hinter-grund der allgemeinen schlechten Wirtschaftslage und der vielen Betriebsschließungen für die Be-troffenen und ihre Familien ein schwerer Schock.

Gerade Kiel hat in den letzten Monaten viele Arbeitsplätze verloren □ Stichwort Druckmaschinen-hersteller Heidegger □ und im Mai 2004 werden jetzt also weitere 750 folgen. Die Überschrift □Ka-tastrophe für Kiel□, die vielfach in den Zeitungen zu lesen war, hat hier ihre Berechtigung, da nicht nur die Arbeitsplätze bei der HDW, sondern auch viele Zulieferer in der Region betroffen sind, wenn HDW jetzt verstärkt mit Fremdvergabe - zum Beispiel nach Polen - arbeiten will.

Die Entscheidung des HDW-Vorstandes hat aber auch eine hohe Symbolkraft für die allgemeine Si-tuation im Schiffbau. Denn aus schleswig-holsteinischer Sicht ist sie leider nur der vorläufige Hö-hepunkt in der Krise der europäischen und deutschen Werften. Wenn man bedenkt, dass noch An-fang der 70ér Jahre 10.000 Mitarbeiter bei der HDW in Kiel beschäftigt waren, sieht man das ganze Ausmaß der Entwicklung im deutschen Schiffbau in den letzten 30 Jahren.

Das gleiche gilt nicht nur für die HDW und andere deutsche Werften, sondern für nahezu alle euro-päischen Werften. Ein Blick nach Norden über die Grenze zeigt fast die gleiche Entwicklung. In Dänemark gibt es nur noch sehr wenige Werften mit begrenzter Belegschaft und spezieller Fertigung. Selbst die traditionsreiche Kopenhagener Werft "Burmeister & Wain" musste vor einigen Jahren Konkurs anmelden.

Wir alle kennen die Ursachen dieser Krise. Angesichts der weltweiten Überkapazitäten macht die asiatische Billig-Konkurrenz - insbesondere im Handelsschiffbau bei den Serienschiffen - den euro-päischen Werften den Garaus. Wir haben diese asiatische Herausforderung, die in den letzten Jahren verstärkt von Korea ausgeht, schon mehrfach im Landtag diskutiert. Dabei muss man festhalten, dass es nicht darum geht, den internationalen Wettbewerb zwischen den Werftnationen zu verhindern, es geht vielmehr darum, faire Wettbewerbsbedingungen zu schaffen.

Obwohl sich die Europäische Union mit der WTO und Korea seit Jahren um diese Zielsetzung bemüht, ist es aus unserer Sicht immer noch nicht gelungen, die massiven staatlichen Subventionen der asiatischen Länder für ihre Werften zu unterbinden. Anders ist es trotz der erheblichen Lohnunterschiede kaum zu erklären, warum diese Länder weiterhin Schiffe unter dem Selbstkostenpreis der europäischen Werften anbieten können.

Der schleswig-holsteinische Landtag hat sich vor diesem Hintergrund für eine Weiterführung der Werftenhilfe auf europäischer und damit auch auf deutscher Ebene ausgesprochen. Diese Forderung gilt nach wie vor. Solange die asiatischen Ländern staatliche Subventionen zahlen, müssen auch die europäischen Ländern ihre Werften finanziell unterstützen. Es ist also auch eine Frage des politischen Willens, ob Europa weiterhin selbst Schiffe bauen kann und will.

Obwohl Schleswig-Holstein seit Jahrzehnten Millionen-Beträge für den Schiffbau im Lande aufbringt, haben wir das besondere Problem, dass das Land nicht die volle Werftenhilfe ausnutzt, die durch Bund und EU ermöglicht wird. Bei allem Verständnis für die finanziellen Probleme des Landes und trotz der Tatsache, dass eigentlich der Bund 2/3 der Werftenhilfe übernehmen sollte, kann es dennoch nicht angehen, dass unsere Werften im Verhältnis zu den Werften der anderen norddeutschen Bundesländer einen Wettbewerbsnachteil haben. Daher unterstützt der SSW aus prinzipiellen Gründen den Antrag der FDP.

Allerdings sind wir nicht einig mit dem Ton in der Begründung des FDP-Antrages, wo unterstellt wird, dass den Werften durch das Verhalten der Landesregierung in dieser Frage Aufträge entgangen sind. Unseres Wissens gibt es keinen solchen Fall. Daher muss man schon aufpassen wie man seine

Anträge öffentlich begründet.

Der Antrag von SPD und Bündnis 90/Die Grünen spricht ein anderes Instrument an: die Landes-bürgschaften für Schiffbau und Schifffahrt. Es ist schon fatal, dass die EU-Kommission so ähnlich wie bei den öffentlich-rechtlichen Kreditanstalten in Deutschland mit Berufung auf den freien Wettbewerb gegen die Vergabe von Schiffsfinanzierungskrediten zu Felde zieht. Deutschland muss jetzt also nachweisen, dass die Bürgschaften zu marktüblichen Konditionen vergeben werden. Sonst will EU-Kommissar Monti ein formelles Prüfverfahren einleiten.

Zurecht weißt der Hauptgeschäftsführer des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik, Werner Schrötteldreyer darauf hin, dass die Folge Prämien erhöhungen für die Werften seien können und dies sei Gift für die deutschen Werften. Auch der SSW fordert daher, dass dieses Instrumentarium weiterhin EU-konform eingesetzt werden kann und können daher auch den Antrag der Regierungs-fraktionen unterstützen. Man darf dennoch nicht übersehen, dass mit der Gewährung von Bürg-schaften nicht das zu erreichen ist, was durch die Werftenhilfe erzielt wird.

Leider hätte die geforderte Erhöhung der Werftenhilfe in diesem konkreten Fall den massiven Ar-beitsplatzabbau bei HDW aller Wahrscheinlichkeit nicht verhindert. Denn die Krise des Handel-schiffbaus hat inzwischen enorme Ausmaße angenommen.

Und man darf nicht vergessen, dass ein Teil der Krise bei HDW auch hausgemacht und durch Ma-nagementfehler verursacht worden ist. Das Experiment mit den "Superfast"- Fähren ist leider nicht sehr erfolgreich gewesen und hat zu großen finanziellen Verlusten geführt. Auch die vielen Eigen-tümerwechsel haben nicht gerade zu Kontinuität in der Leitung dieser modernen Werft geführt.

Da ist es kein Wunder, dass der Betriebsrat und mit ihm die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit den Plänen des Vorstandes unzufrieden sind, die sie ja unverständlicher Weise erst aus den Medien erfahren haben.

Insbesondere geht es um die Frage, ob die HDW in Zukunft weiterhin eine Universalwerft bleibt oder zu einer reinen Marinewerft ohne längerfristige Überlebenschancen reduziert werden soll. Zur Zeit ist die Auslastung der U-Boot-Fertigung mit 4,7 Mia. Euro zwar auf Jahre gesichert, aber die Zukunft des Handelsschiffbaus ist durch die Vorstandsentscheidung mehr als unsicher.

Vor Jahren noch wurde der Handelsschiffbau durch Quersubventionen vom Marineschiffbau unter-stützt. Da galt die Regel, dass auf den

Handelsschiffbau nicht völlig verzichtet werden könne, um Auftragslöcher im Marineschiffbau überbrücken zu können. Diese Quersubventionierung ist von den neuen Eigentümern nicht mehr erwünscht, auch weil das sogenannte "Shareholder-Value", also die kurzfristige Maximierung des Gewinns und damit des Aktienkurses, leider wichtiger geworden ist als langfristige strategische Überlegungen.

Diese bedauerliche Entwicklung hat jetzt also seinen vorläufigen Höhepunkt erreicht, und die Frage ist, in welche Richtung die HDW sich weiterentwickeln soll. Der SSW unterstützt die Forderungen des Betriebsrates, die HDW als Universalwerft einschließlich des Handelsschiffbaues zu erhalten. Der Vorstand sollte daher schnellstmöglich gemeinsam mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein diesbezügliches Konzept erarbeiten. Dazu fordern wir die Landesregierung dazu auf diesen Prozess positiv zu begleiten und alles in ihrer Macht stehende zu tun, um so viele Arbeitsplätze wie nur irgend möglich bei der HDW und ihren Zulieferfirmen zu erhalten.