

Kiel, 19.02.2003

**Landtag
aktuell**

Es gilt das gesprochene Wort!
Sperrfrist: Redebeginn

TOP 1a + 19 + 22 – Regierungserklärung zur aktuellen Situation bei HDW / Wettbewerbshilfe für Werften / Landesbürgschaften für Schiffbau

Renate Gröpel:

EU ist gefordert: Den Werftenstandort Deutschland erhalten

Wir debattieren heute zum Thema Werftenpolitik nicht nur, weil in Kiel 750 Stellen bei HDW abgebaut werden sollen. Nicht nur, weil 750 Arbeitsplätze weniger für die Landeshauptstadt Kiel eine - nach den Entscheidungen bei Heidelberger und anderen Firmen - besonders bittere Pille sind. Nicht nur, weil von einem solchen Stellenabbau Familien und viele Zulieferer betroffen wären. Hoffentlich nicht, weil wiederum eine Wahl bevor steht, sondern weil HDW ein Symbol ist für den Erhalt des Werftenstandorts Deutschland und für den Erhalt des Werftenstandorts Kiel.

Wir werden uns gemeinsam mit den Beschäftigten und ihrer Gewerkschaft für den Erhalt der Arbeitsplätze einsetzen. Und wir scheuen uns auch nicht, mit der CDU an einem Strang zu ziehen, wenn es darum geht, für eine Beteiligung des Bundes von 50% an der Wettbewerbshilfe zu streiten.

Nach monatelangen Gerüchten gab es nun in der letzten Woche die bittere Gewissheit, dass bis Mai 2004 750 Mitarbeiter ihren Arbeitsplatz verlieren sollen. Erklärt wird dies als Reaktion auf die Krise im Handelsschiffbau. Wer sich jedoch die Entwicklung von HDW in den vergangenen zwei Jahren anschaut, der ahnt, dass es um mehr geht als um eine Krise im Handelsschiffbau. Hier gab es eindeutig auch Krisen im Bereich des Managements.

Dass wiederum die Arbeitnehmer als erstes die Last auf die Schulter gebürdet bekommen, ist dabei keine Überraschung. Manager, die heute Schwierigkeiten in ihrem Unternehmen haben, reagieren zur Freude der Analysten mit dem Reflex, erst einmal Arbeitnehmer zu entlassen. Das führt zumindest zu kurzfristigem Kursgewinn, spricht jedoch nicht unbedingt für verantwortliches Handeln der Führungskräfte. Und auch an die Führung des Unternehmens HDW in den letzten Jahren muss es erlaubt sein, die eine oder andere Frage zu stellen.

Wenn die Ministerpräsidentin zu Recht die Perspektive von HDW als Universalwerft aufzeigt, so muss gefragt werden, ob die Entscheidungen der letzten Jahre immer dazu angetan waren, eben dieses Ziel mit dem unternehmerischen Nachdruck zu verfolgen. Das erklärte Ziel des Vorgängers des jetzigen Vorsitzenden Burmester, Klaus Lederer, war es doch, HDW für die Zukunft fit zu machen. Warum, so frage ich, hat dann Babcock 500 Mio. Euro aus dem Unternehmen gezogen? Warum, so frage ich, gibt es ein Vorstandsmitglied, das seit mehreren Jahren für die Akquisition von Handelsschiffen zuständig ist, aber nicht einen einzigen Auftrag an Land gezogen hat?

Und wenn man sich die Erklärungsversuche von Klaus Lederer für das Abziehen von 525 Mio. Euro von HDW auf der Zunge zergehen lässt, wächst das Vertrauen in deutsche Unternehmer nicht unbedingt. Es hilft HDW heute wenig, zu wissen, dass der inzwischen insolvente Babcockkonzern 525 Mio. Euro Schulden bei HDW hat. Ein weiteres Beispiel dafür, dass Verantwortungsgefühl nicht für irgendein Unternehmen, sondern für die Menschen, die in einem Unternehmen arbeiten, immer unterentwickelter bei deutschen Unternehmern ist.

Und lassen Sie mich dies als Lübeckerin an dieser Stelle sagen, auch der Niedergang von Flender ist letztlich im Kern entschieden worden durch Missmanagement in der Unternehmensführung und nicht, wie vielleicht die Opposition heute glauben machen möchte, durch eine zu geringe Werftenhilfe. Dies ist nicht wahr. Aus vielen Gesprächen vor Ort weiß ich, dass das auch so gesehen wird. Und ich weiß auch, dass die über 800 Beschäftigten der

Flenderwerft, die von der Insolvenz betroffen sind und um den Verlust ihres Arbeitsplatzes fürchten, sehr gut nachvollziehen können, wie ihren Kollegen bei HDW jetzt zumute ist.

Der Bezirksleiter der IG-Metall, Frank Teichmüller, hat deutlich gemacht, dass die Überlegungen der Unternehmensführung von HDW, die jetzt zur Entlassung von 750 Mitarbeitern führen sollen, in keinem Fall schlüssig sind. Er hat sicher recht, wenn er feststellt, dass der Marineschiffbau allein nicht ausreicht, um eine Werft auszulasten. Und er hat sicher auch recht, wenn er im Bereich von kleinen Kreuzfahrtschiffen, Luxusyachten und Roll-on-/Roll-off-Fähren auf die Konkurrenz in der Bundesrepublik hinweist.

Und auch sein Fazit ist richtig, dass die Werft mit der Entscheidung für Arbeitsplatzabbau als Universalwerft gefährdet wird. Und wenn man weiß, dass die Belegschaft 550.000 Stunden auf Arbeitszeitkonten angespart hat, dann ist es auf den ersten Blick nicht schlüssig, bei diesem Volumen, das 370 Arbeitsplätzen für ein Jahr entspricht, zuerst an Entlassungen zu denken. Und bedenkenswert dürfte doch der Vorschlag sein, die Arbeitszeit ohne Lohnausgleich von 35 auf 30 Stunden zu verringern und damit die Flexibilität zu erhöhen und gleichzeitig zu einer Qualifikation der Beschäftigten beizutragen.

Es liegt im Interesse einer starken Industrienation, eigenständigen Schiffbau aufrecht zu erhalten. Von daher ist die Bundesregierung aufgefordert, ebenfalls die Idee eines Werftenverbundes für die nächsten Jahre mit zu unterstützen. Dies kann auch dadurch geschehen, dass man sowohl unserer als auch der neuen Forderung der CDU zustimmt und der Bund wiederum 50% der Wettbewerbshilfen übernimmt. Bedauerlicher Weise ist dies nach 1998 durch die Bundesregierung nicht geschehen, nachdem in den Jahren zuvor die Wettbewerbshilfe des Bundes – also während der Regierungsverantwortung von CDU/CSU und FDP - von 63% auf 50% und schließlich auf ein Drittel zurückgeführt wurde.

In Sachen Wettbewerbshilfe haben wir in den vergangenen Jahren das getan, was uns möglich war. Und dies war nicht wenig. Von 1987 bis 2001 hat das Land Schleswig-Holstein für die Werften rund 236 Mio. Euro Wettbewerbshilfe aufgebracht. Und wenn die

FDP nun wieder fordert, die Möglichkeiten der Wettbewerbshilfe voll auszuschöpfen, so ist dies in der Tat billig, und daher werden wir den Antrag ablehnen.

Die SPD-Fraktion hat einen Antrag in Richtung Bundesregierung eingebracht, in dem wir fordern, dass sich diese bei der EU-Kommission für die Beibehaltung der Landesbürgschaften für Schiffbau und Schifffahrt einsetzt.

Hier zeigt sich, dass bedauerlicherweise die Zögerer und Zauderer auf der EU-Ebene nicht nur ohne Courage sind, gegen die Dumping-Preise in Südkorea vorzugehen. Nein, sie betreiben gleichzeitig eine widersprüchliche Politik, wenn ein EU-Kommissar sich um das Überleben der Werften sorgt, während ein anderer prüfen lässt, ob Landesbürgschaften weiterhin erfolgen dürfen. Wer ernsthaft die Landesbürgschaften für den Schiffbau in Frage stellt, der stellt die Existenz des deutschen Schiffbaus in Frage.

Ein erheblicher Teil der in Deutschland gebauten Schiffe wird während der Bauphase oder während ihres späteren Einsatzes durch Bürgschaften gedeckt, soweit es sich um volkswirtschaftlich förderwürdige, betriebswirtschaftlich tragfähige Projekte handelt. Ein Wegfall oder eine wesentliche Verschlechterung des Bürgschaftsinstrumentariums würde in Deutschland viele Werften und Tausende von Arbeitsplätzen in der maritimen Wirtschaft gefährden.

Wir fordern die EU auf, endlich wirksame Maßnahmen zur Förderung der maritimen Wirtschaft in Europa und zum Abbau der Wettbewerbsverzerrungen im Schiffbau zu ergreifen. Und wir hoffen, dass endlich vor der Welthandelsorganisation gegen den unfairen Wettbewerb aus Südost-Asien entschieden wird.

Ich richte den Appell an die Unternehmensführung von HDW, auf den Betriebsrat und auf die Gewerkschaft zuzugehen und gemeinsam die Vorschläge von dieser Seite zu überprüfen. Eines muss mit allem Nachdruck festgestellt werden: Die Mitarbeiter von HDW haben mehrfach ihren Beitrag zur dauerhaften Sicherung des Unternehmens geleistet. Jetzt ist

die Unternehmensführung gefordert, mehr vorzuschlagen als nur eine fragwürdige Entlassung von 750 Arbeitnehmern.

Wir werden gemeinsam mit der Landesregierung das in unseren Kräften stehende tun, um HDW als Universalwerft zu stützen. Und wir werden auch national jede Zielsetzung fördern, den Werftenstandort Deutschland durch einen Werftenverbund unter deutscher Führung langfristig zu sichern. Meine Damen und Herren der Opposition, lassen Sie uns dieses Ziel gemeinsam verfolgen.