

Presseinformation



Es gilt das gesprochene Wort

TOP 32 – Situation der Schiffbauindustrie

Dazu sagt der wirtschaftspolitische Sprecher
der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen,

Detlef Matthiessen:

Maritime Verbundwirtschaft an der Küste hat Zukunft

**Landtagsfraktion
Schleswig-Holstein**

Pressesprecherin
Claudia Jacob

Landeshaus
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Telefon: 0431 / 988 - 1503
Fax: 0431 / 988 - 1501
Mobil: 0172 / 541 83 53

presse@gruene.ltsh.de
www.sh.gruene-fraktion.de

Nr. 314.09 / 16.07.2009

Zur Zukunft der Schiffbauindustrie in Schleswig-Holstein haben wir schon oft im Landtag diskutiert. Wir wissen um die besondere industriepolitische Bedeutung des Schiffbaus und der maritimen Wirtschaft für Schleswig-Holstein.

Die aktuelle Situation ist wieder einmal bedrohlich und der Wechsel vom Schiffbauboom zur aktuellen Krise ist diesmal so schnell abgelaufen wie noch niemals zuvor. Die IG Metall Küste fordert von den deutschen Werften und Schiffbau-Zulieferern weitere personalpolitische Anstrengungen und Investitionen in die Zukunft.

Dies beinhaltet insbesondere eine Verjüngung der Belegschaften und verstärkte Anstrengungen in Forschung und Entwicklung. Mit dem Einsatz von Kurzarbeit können die Mitarbeiter gehalten werden und sich in diesen Zeiten weiter qualifizieren. Wir brauchen außerdem verlässliche und stabile Zusagen der Banken zur Schiffsfinanzierung. Die Finanzkrise darf keine lang andauernde Schiffbaukrise auslösen.

Die Wirtschaftskrise hat unmittelbar zu einem rapiden Rückgang bei den Schiffstransporten geführt und das weltweit. Es wird von über 400 Schiffen gesprochen, die aus dem Verkehr gezogen sind, weil es keine Ladung für sie gibt oder die Charraten die Kosten nicht decken. In den Boomzeiten haben die Reeder klotzig verdient. Diese Gelddruckmaschine ist jetzt blockiert. Selbst die Hamburger Hapag-Lloyd Reederei steckt in Schwierigkeiten.

Die deutschen Seeschiffswerften hatten noch bis September 2008 ihr Stammpersonal leicht aufgestockt. Die deutschen Werften sind heute so genannte „atmende Unternehmen“, die sich durch einen hohen Grad interner und externer Flexibilität auszeichnen. Instrumente wie Arbeitszeitkonten, flexible Schichtgestaltung sind ebenso alltäglich wie

der Einsatz von Leiharbeit und Werkverträgen. Nur rund 67 Prozent, also rund zwei Drittel, sind Direktbeschäftigte, der andere Teil Leiharbeitnehmer (13 Prozent) und Werkvertragsarbeitnehmer (20 Prozent).

Es darf bei HDW keinen Ausstieg aus dem zivilen Schiffbau geben, ein einseitiges Setzen auf den Militärschiffbau engt die Flexibilität ein und kann auf Dauer die Arbeitsplätze nicht sichern.

Warum kann HDW nicht in das Geschäft mit der Offshore-Windenergie einzusteigen, als Systemanbieter? Eine Groß-Werft ist dafür prädestiniert und sie kann alle Aspekte abarbeiten, vom Transport über die Verankerung im Meeresboden bis zur Aufstellung der Wind-Energie-Giganten.

Die Maritime Verbundwirtschaft an der Küste hat Zukunft und das Verkehrsmittel Schiff ist ein umweltverträgliches System mit großen Chancen für weitere Verbesserungen. Ich denke da an die Doppelhüllentanker, an Katalysatorentechnik für Abgasminderung, an Windantriebe wie das Skysail oder den Flettner-Rotor und an die Nutzung von Brennstoffzellen.

Wir setzen uns ein für emissionsabhängige Hafengebühren in den Nord- und Ostseehäfen, möglichst EU-weit. Schweden und Norwegen haben es uns vorgemacht, dass auch nationale Alleingänge Sinn machen.

Wir Grünen unterstützen mit Nachdruck eine Verkehrsverlagerung vom „Road to Sea“. Dieser Slogan, der von der EU-Kommission, der Bundesregierung und auch der Landesregierung als verkehrspolitisches Ziel anvisiert wird, muss sich aber auch in der praktischen Politik niederschlagen. Mit ihrer Politik für eine feste Fehmarnbelt-Querung machen CDU, SPD und FDP aber genau das Gegenteil und setzen auf die absurde Verkehrsverlagerung „from sea to road“. Man fasst sich an den Kopf!

Die Verschärfung von Umweltauflagen in den Häfen und auf den Meeren kann die Entwicklung umweltverträglicher Antriebe und energiesparender Rümpfe deutlich befördern. Hier haben deutsche Werften mit ihren qualifizierten Belegschaften große Chancen. Aber auch für die umweltfreundlichsten und energieoptimiertesten Schiffe muss es erst mal Aufträge geben, damit wieder neue Beschäftigung auf die Werften kommt. Jetzt ist die Zeit der Überbrückung.
