

Kiel, den 21.9.2009

Das Spiel mit HDW muß ein Ende haben!

Wie wär's mit der Wahrheit – Fakten – und echter Strukturpolitik für dieses traditionelle Unternehmen?

Kein Unternehmen wie HDW hat Kiel und seine Geschichte so geprägt.

Hatte die Unternehmensgruppe einst 26.000 Mitarbeiter, so ist heute unter Anrechnung der Auslandsstandorte nur noch eine Belegschaft von 6.600 Mitarbeitern übrig.

Die Geschichte von HDW in den letzten Jahren ist die Geschichte von Wiederholungen, Ausverkauf, falschen Versprechungen und politischen Schuldzuweisungen. In diesen Tagen wird ein weiteres Kapitel hinzugefügt.

„Wenn ich Arbeitnehmer bei HDW wäre, würde ich der Geschäftsleitung kein Wort glauben und davon ausgehen müssen, daß die Politik nicht ausreichend informiert ist“, so Dagmar Gräfin Kerksenbrock, Landtagskandidatin im Wahlkreis Kiel-Ost zu aktuellen Situation bei HDW.

Warum? U-Bootaffäre, Verkauf der Landesanteile, Einstieg von One-Equity-Partners bis hin zu Thyssen-AG – die Situation für HDW hat sie nie tatsächlich verbessert, die Diskussionen sind die alten, nur das HDW viel wertvolles Know-how und sonstiges Kapital zum Wohlgefallen Dritter verloren hat.

Wer, wie die SPD, politisch in diesen Tagen aus der erneuten HDW-Krise versucht Kapital zu schlagen, ist unredlich, verdrängt die eigene Geschichte und verhöhnt Arbeitnehmer in ihrem Anspruch auf Zukunft bei HDW.

- „Im Falle von HDW wäre die Entwicklung aber möglicherweise anders verlaufen, wenn die Landesregierung 1991 ihre HDW-Anteile nicht leichtfertig verkauft hätte, ein Geschäft, an dem auf allen Seiten - wie bei vielen anderen Transaktionen in Sachen HDW - nur Sozialdemokraten beteiligt waren. Heute sind ihre Einflußmöglichkeiten begrenzt; das sollten Sie den Beschäftigten bei HDW ehrlicher Weise sagen.“ (Martin Kayenburg am 19.2.2003)
- Die angekündigte Entlassung von 750 Mitarbeitern bei der Kieler Werft HDW (Howaldtswerke Werft-Deutsche AG) hat in Schleswig-Holstein eine heftige Debatte ausgelöst. Betriebsrat, IG Metall und SPD kritisierten am Mittwoch das Vorgehen des Vorstands. HB/dpa KIEL. CDU und FDP verlangten vom Land und vom Bund, die Mittel für die Werftenhilfe aufzustocken. Werftchef Helmut Burmester hatte am Vortag erklärt, HDW müsse die Belegschaft bis Mai 2004 von derzeit 3 400 auf 2 650 verringern, um im Wettbewerb bestehen zu können. Betroffen ist vor allem der Handelsschiffbau, der unter der asiatischen Billigkonkurrenz leidet. (Handelsblatt 12.2.2003)
- Bis vorgestern sollte HDW den Überwasserschiffbau aufgeben und sich auf U-Boote beschränken. Das hätte kurzfristig die Entlassung von 1000 Menschen bedeutet und mittelfristig das Risiko für den Bestand der übrigen Arbeitsplätze bei HDW erheblich gesteigert: Wer nur U-Boote zu verkaufen hat, kommt in die Krise, wenn gerade keiner U-Boote kaufen will—oder kaufen darf. (W. Kubicki am 24.9.2004)

- One Equity Partners hat sich verpflichtet, die HDW als unabhängige deutsche Universalwerft zu erhalten. Sie hat dazu auf jede Einflußnahme bezüglich des operativen Geschäfts verzichtet und wird in den ersten fünf Jahren keine Dividende beanspruchen. Eine Übertragung von Marinetechnik-Know-how ist ebenso ausgeschlossen wie der Weiterverkauf der verbleibenden Anteile durch One Equity Partners vor Ablauf von zwei Jahren. Für eine weitere Frist von drei Jahren wird deutschen Interessenten ein Vorkaufsrecht eingeräumt. Danach steht den deutschen Gesellschaften im Falle eines Weiterverkaufs der Anteile von One Equity Partners für weitere fünf Jahre ein Andienungsrecht zu. (Manager-Magazin 14.5.2002)

Kommen wir also zu den Fakten und möglichen Hintergründe der jetzigen Krise bei HDW:

Bei den TKMS Werften ist bis dato nur der zivile Schiffbau als bedroht in der öffentlichen Diskussion dargestellt. Verschwiegen werden die ersten Ansätze eines beginnenden Arbeitsplatzabbaus im gut ausgelasteten U-Bootbau in Kiel.

Auf der aktuellen Ausgliederungs- und Personalabbauagenda stehen, neben der HDW-Gaarden GmbH (Ziviler Schiffbau/470 Mitarbeiter) auch Kostenstellen der HDW GmbH (U-Bootsbau/2000 Mitarbeiter) im Fertigungsbereich TU (Technik Unterwasser).

Paradox: Durch die aktuellen Auftragseingänge (6 U-Boote für Korea und 6 U-Boote für die Türkei) und weiterer vor der Auftragshereinnahmestehender Aufträge ist insbesondere die Abteilung TUP (Technik Unterwasser Package), welche die Materiallieferungen an die Auslandsbaustellen abwickelt, auf Jahre gut ausgelastet – teilweise bis über 2015 hinaus!

Hier wird nun aktuell die Ausgliederung der Verpackungsabteilung/Werftversand an die Firma Interpack betrieben. In dieser Abteilung wurden erst kürzlich Investitionen beschlossen und angeschoben die von HDW/ThyssenKrupp finanziert werden sollen.

Eine zukunftssträchtige Abteilung, in der jahrelang bis zu dem zwei- und dreifachen des Stammpersonals beschäftigt werden konnten und auch zukünftig viele Mitarbeiter aus anderen Kostenstellen der HDW Beschäftigung erhoffen.

Für die U-Bootfertigung wurde vor 2 Jahren von der Geschäftsführung eine mittelfristig zunehmende Unterauslastung angezeigt. Grund: Immer mehr U-Bootaufträge beinhalten den Zusammenbau der U-Boote in den Empfängerländern. HDW liefert Komponenten/Materialpakete sog. Packages d.h. Materialpakete.

Ohne wirtschaftliche Not wird zeitgleich mit der Ausgliederung der zivilen Sparte der Ausverkauf von Teilen des lukrativen U-Bootsbaus betrieben!

Dies steht stark im Widerspruch zu den Verlautbarungen von ThyssenKrupp Marine Systems. (Insbes. Der Information für Mitarbeiter vom 18.09.2009 in der die Ausgliederungsbestrebungen in der HDW GmbH d.h. dem U-Bootsbau verschwiegen werden. Große Ängste bestehen jetzt bei den Mitarbeitern weiterer Abteilungen im U-Bootbau).

Zu fordern ist der volle Erhalt des zivilen Schiffbaus incl. der dazugehörigen Hallen und Bauplätze. HDW darf keinesfalls der Spielball von Schnellschüssen seitens ThyssenKrupp werden. Der geplante Verkauf an die Rönner-Gruppe würde für die Region Kiel das Ende eines 170-jährigen erfolgreichen Schiffbaus bedeuten. Schon heute ist abzusehen, daß der U-Bootbau die Flächen und die Kompetenz der HDW-Gaarden benötigt, um langfristig in Zeiten fehlender Rüstungsaufträge bestehen zu können.

Hier stellt sich nun für die Mitarbeiter die Frage, ob der U-Bootbau über kurz oder lang auch zum Verkauf steht!

Die von ThyssenKrupp Marine Systems geplanten Maßnahmen zur Sicherung des Standortes Kiel sind mit Blick auf die HDW-Geschichte absolut unlogisch, denn zu fragen bleibt:

- Warum kann die Rönner-Gruppe die Fertigungsanlagen von HDW-Gaarden übernehmen und angeblich wirtschaftlich betreiben?
- Warum führt eine weitere Verschmelzung wie HDW und HDW-Gaarden plötzlich zu einer Situation, in der 470 Mitarbeiter weiterbeschäftigt werden können?
- Warum gilt auch an den anderen Standorten, daß Übernahmen Arbeitsplätze erhalten?
- Ist TKMS also unfähig, im Gegensatz zu den übernahmewilligen Unternehmen, oder gibt es andere Gründe?

Wir haben in Kiel bereits ein Management, das Bürger, Steuerzahler, Mitarbeiter und die Politik an der Nase herumführt und geführt hat, TKMS sollten wir alle zusammen keine Chance für weitere Spielchen geben. Kiel verdient Besseres!