20.05.2020: Jetzt wird also der Werftstandort Kiel wohl doch Teil der Produktionskette des geplanten Mehrkampfschiffes MKS 180 der Bundesmarine. Durch eine etwas überraschende Volte (frz.: Kunstgriff beim Kartenmischen) im Zuge der Neuausrichtung des europäischen Schiffbaus ist das Dock der German Naval Yards wieder im Spiel "und Kiel ist beim Kampfschiff wieder im Rennen". (Kieler Nachrichten 16.5.20)

"Mitten in der Nacht" zum 14. Mai gaben die Werftengruppen Lürssen (Bremen) und German Naval Yards (Kiel) bekannt, dass sie ihre Geschäfte beim Kriegsschiffbau in einem gemeinsamen Unternehmen zusammenlegen. Die Führung in diesem neuen Konstrukt soll Lürssen übernehmen, zu der unter anderem auch Blohm + Voss in Hamburg sowie die Peene-Werft in Wolgast gehört. Von der geplanten Fusion sind die jeweiligen Aktivitäten im zivilen Schiffbau ausgenommen.

Der Clou dieser Fusion ist, dass Lürssen gleichzeitig Partner der niederländischen "Damen Shipyards" ist und das Konsortium Damen/Lürssen jüngst den Zuschlag des Verteidigungsministeriums zum Bau des Mehrzweckkampfschiffes MKS 180 erhalten hat.

Neben Großyachten sind die Lürssen-Werften vor allem auf militärische Schnellboote spezialisiert. Hauptabnehmer: Saudi-Arabien. Bis Ende 2015 wurden Patrouillenboote für umgerechnet rund 1,5 Milliarden Euro ausgeliefert. Nach dem Mord an dem Journalisten Khashoggi und Saudi-Arabien Rolle im Jemen-Krieg stoppte die Bundesregierung im Oktober 2018 zwar die Rüstungsexporte in das Land - Lürssen beschäftigt aber weiterhin Mitarbeiter in Saudi-Arabien, hilft bei der Ausbildung von Schiffsmannschaften und dem Unterhalt der gelieferten Boote.

German Naval Yards ist eine 100%ige Holding der europäischen Werftholding Privinvest. Neben drei deutschen Werften (German Naval Yards in Kiel, Lindenau in Kiel und Nobiskrug in Rendsburg) gehören der Privinvest-Gruppe die französische Marinewerft CMN, die Royal-Navy-Ausgründung Isherwoods in Großbritannien sowie 75 % von Hellenic-Shipyards in Griechenland. Die Privinvest-Holding befindet sich in Besitz der französisch-libanesischen Unternehmerfamilie Safa.

MKS 180 - Das "K" steht für Kampf

Phoca PDF

Fast unbemerkt von der Öffentlichkeit hatte die Bundesregierung kurz vor der Sommerpause 2015 neben dem milliardenschweren Luftabwehrsystem MEADS auch die Entwicklung eines neuartigen Mehrzweckkampfschiffes mit der Bezeichnung "MKS 180" ausgeschrieben - die erste, die europaweit erfolgte.

Anfang des Jahres hatte die Bundeswehr den milliardenschweren Großauftrag über vier bis sechs Mehrzweckkampfschiffe an das niederländische Familienunternehmen Damen Shipyards vergeben. In der finalen Runde des Bieterverfahrens befand sich neben den Niederländern auch die Kieler Werft German Naval Yards (GNY), die die Entscheidung der Bundeswehr kritisierte und darauf hin angekündigt hatte, "den vollen Rechtsweg ausschöpfen zu wollen".

Nun hat nach dpa-Informationen GNY den Nachprüfungsantrag bei der Vergabekammer des Bundes zurück gezogen. Aus gutem Grund: Denn die vier bis sechs MKS 180-Einheiten sollen in den Baudocks von Lürssen/GNY gefertigt werden, die damit als Unterauftragnehmer einen Löwenanteil des Milliardendeals einstreichen wird. Mit einer Länge von 426 m gehört das Trockendock von GNY zu den größten in ganz Europa und ist damit prädestiniert für die MKS 180. "Hier hätte das gesamte Berliner Reichstagsgebäude Platz" heißt es deshalb nicht ohne Stolz auf der GNY-webside.

Die Bundeswehr möchte zunächst vier Schiffe bis 2023 in Betrieb nehmen. Auf der Homepage der Bundeswehr ist der Artikel über das MKS 180 sinnigerweise überschrieben "Das 'K' steht für Kampf". Kürzer, klarer und präziser kann man das nicht ausdrücken. Man könnte noch ergänzen: Kampf steht für Krieg. Um welche Art für Krieg geplant wird, ist der Homepage ebenfalls zu entnehmen. Dort heißt es: "Das MKS Mehrzweckkampfschiff soll also in der Lage sein, einerseits überall auf der Welt lange Zeit große Seeräume zu patrouillieren, Embargos zu überwachen und notfalls deutsche Staatsbürger aus Krisensituationen zu evakuieren, andererseits im Nordatlantik oder Mittelmeer sich notfalls im Seegefecht gegen andere Kriegsschiffe seiner Art und U-Boote durchsetzen zu können. Ein einzelner Schiffstyp konnte so ein breites Aufgabenspektrum bisher nicht erfüllen.

Dabei ist die Grundvariante des MKS Mehrzweckkampfschiffes allein schon ein vollwertiges Kampfschiff. Austauschbare Einbauten ergänzen diese Kernfähigkeit und machen das Schiff dann zum Spezialisten. Zwei solcher Missionsmodule sind zurzeit vorgesehen: ein Modul 'ASW Anti-Submarine Warfare-Lagebild' und ein Modul 'Gewahrsam'." So soll das 'Missionsmodul Gewahrsam' aus vier Großcontainern bestehen, die im Bauch des Schiffes eingesetzt werden. Inhalt: Gefangenenzellen und ein Behandlungsraum zur "ärztlichen Untersuchung" der "Gewahrsamspersonen". Weiterhin ist das MKS 180 ausgerüstet mit Einrichtungen für die Unterbringung und Wartung von Drohnen und einer Einschiffungskapazität von ca.70 Personen, was z.B. für das "Kommando Spezialkräfte Marine" umfassen würde.

Was macht ThyssenKrupp Marine Systems?

Phoca PDF

In der Diskussion über eine Neuformierung des deutschen Schiffbaus waren die Insider bisher davon ausgegangen, dass German Naval Yards (GNY) und ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS) über kurz oder lang zusammenfinden würden. Diese Option ist aktuell offensichtlich erst einmal vom Tisch.

Ursprünglich hatten Peter Lürssen und Iskandar Safa, die "Chefs" von Lürssen und von der Privinvest Holding, zu der German Naval Yards gehört, auch mit Vertretern des Essener ThyssenKrupp Mutterkonzerns über eine Dreier-Fusion verhandelt. Allerdings seien sich die Akteure nicht handelseinig geworden. Hinderlich sind vor allem zwei Aspekte: Zunächst einmal ist TKMS vor allem im Unterwasserbereich aktiv und an diesem Geschäft haben aber weder Lürssen noch GNY Interesse. Hinzu kommt, dass Thyssen-Krupp an der Börse gelistet ist. Lürssen und GNY werden hingegen von Familien geführt. "Die betreiben ihr Geschäft anders," wusste das "finance–magazin" bereits am 17.4.20.

Jetzt setzt ThyssenKrupp offensichtlich auf eine andere Karte. ThyssenKrupp hatte in der Vergangenheit immer wieder den Verkauf seiner Marinesparte angepeilt, unter anderem an den Düsseldorfer Rüstungskonzern Rheinmetall. Der Verkauf war allerdings an unterschiedlichen Preisvorstellungen gescheitert.

Anfang November 2019 gab die ThyssenKrupp-Tochter Marine Systems überraschend bekannt, dass sie die U-Boot-Werft in Kiel mit Investitionen von 250 Millionen Euro bis zum Jahr 2023 ausbauen will. "Ziel ist es, den Werftstandort zum internationalen Kompetenzzentrum für den konventionellen U-Bootbau weiterzuentwickeln", sagte Konzernvertreter Rolf Wirtz. "Unser Anspruch ist, Europas modernstes Marineunternehmen zu sein"(spiegel-online 4.11.19).

Beim größten Rüstungsdeal in Australiens Geschichte war Thyssenkrupp 2016 leer ausgegangen. Die australische Regierung bestellte die zwölf U-Boote stattdessen beim französischen Rüstungskonzern Naval Group. Mit der Türkei laufen die Geschäfte besser: 2018 lieferte Thyssenkrupp Marine Systems sechs U-Boote dort hin.

Laut der Nachrichtenagentur Reuters führt das Unternehmen gegenwärtig Gespräche mit der italienischen Werft Fincantieri. Beide Werften kooperieren schon seit Längerem beim Bau von U-Booten. Die italienische Marine verfügt über die gleichen Boote mit Brennstoffzelle wie die Deutsche Marine.

Die italienische Werft Fincantieri ist die größte Marinewerft Europas. "Bereits seit 2002 arbeitet

Phoca PDF

Ficantieri mit der französischen Naval Group eng zusammen. 2017 hat sie zusätzlich 50% der Anteile am zweiten großen französischen Marineausrüstungsunternehmen, der STX-Gruppe übernommen. Diese neue halbstaatliche Firmengruppe bietet nun alles an, was das Herz der Marinestrategen höher schlagen lässt: Von Flugzeugträger über Fregatten, Korvetten bis zu U-Booten. Und mit der Thales-Gruppe haben sie einen führenden Marineelektronik-Konzern mit an Bord.."(Georg Friedrich Gerchen, Marinerüstung ist Kriegsvorbereitung!, Gegenwind März 2020). Das mögliche Joint Venture wäre ein europäischer Player mit einem Umsatz von rund drei Milliarden Euro.

IG Metall Küste zu den Fusionsplänen

Arbeit auf Werften und bei maritimen Zulieferern sichern

Die IG Metall kritisierte die europaweite Ausschreibung des MKS 180 von Anfang an als "industriepolitische Fehlentscheidung". Man müsse dafür sorgen, dass "die Schlüsseltechnologie Überwasserschiffbau" - damit sind neben Kriegs- auch Kreuzfahrtschiffe gemeint - in Deutschland gesichert wird, heißt es in einem Positionspapier der Gewerkschaft. Sie schätzt die Beschäftigtenzahl der von wenigen Großaufträgen abhängigen Branche in Deutschland auf bis zu 15 000.

Mit diesen Aussagen bewegt sich die Gewerkschaft argumentativ auf gleicher Linie mit Wirtschaftsminister Altmaier (CDU) und der schleswig-holsteinischen Landesregierung (CDU/FDP/Grüne). Ministerpräsident Daniel Günther (CDU) und Hamburgs Erster Bürgermeister Peter Tschentscher (SPD) hatten zuletzt sogar einen Brandbrief an die Bundesregierung adressiert, um sich dafür einzusetzen, dass der Marine-Überwasserschiffbau zur Schlüsseltechnologie wird.

Aktuell zu den nun bekannt gewordenen Fusionsplänen fordert die IG Metall Küste die Sicherung der Arbeitsplätze und Standorte bei der Konsolidierung im Marineschiffbau in den Mittelpunkt zu stellen. "Wir brauchen mehr Informationen über die Struktur der geplanten Fusion von Lürssen und German Naval Yards. Wir erwarten verbindliche Zusagen zur Sicherung der Standorte und Arbeitsplätze", so Daniel Friedrich, Bezirksleiter der IG Metall Küste. "Die Tarifverträge müssen bei der Fusion erhalten bleiben. Außerdem muss das neue Unternehmen klare Strukturen haben, die die Mitbestimmung der Arbeitnehmervertreter garantieren."

In dem Zusammenschluss der beiden Unternehmen sieht die IG Metall eine Stärkung des

Phoca PDF

Marine-Überwasserschiffbaus in Deutschland. "Die Fusion kann allerdings nur ein erster Schritt sein. Bei der weiteren Konsolidierung muss thyssenkrupp Marine Systems (tkMS) einbezogen werden. Es braucht eine Gesamtlösung für Unter- und Überwasserschiffbau in Deutschland, um dann eine europäische Strategie zu entwickeln." (IG Metall Küste: Arbeitsplätze und Standorte müssen bei Konsolidierung im Marineschiffbau gesichert werden)

Die Gewerkschaft kritisiert das Verfahren, wie diese Fusion vorangetrieben worden ist. "Weder die Belegschaft noch die Arbeitnehmervertreter waren einbezogen. So etwas aus der Presse oder kurzen Gesprächen zu erfahren, ist kein guter Start für die neue Gesellschaft", erklärte Friedrich. (Presseerklärung IGM Küste vom 14.5.20).

Anmerkung:

Angesichts des 75. Jahrestages der Befreiung und der Tatsache, dass die Stadt Kiel als Reichskriegshafen am Kriegsende zu 80% in Schutt und Asche lag, sei an den ersten Kieler Nachkriegsbürgermeister, Andreas Gayk (SPD), erinnert, der sein Amt im Mai 1946 mit dem Versprechen angetreten hatte, in der Stadt eine Friedensindustrie aufzubauen:

> *"Was heute jeder Kieler Bürger begreifen müsste, ist dies: Es gibt keine gesunde, krisenfeste Wirtschaft in Kiel ohne eine radikale Abkehr von jeder Rüstungspolitik. Es gibt keine gesunde, krisenfeste Wirtschaft ohne ein Bekenntnis zu einer echten Friedenswirtschaft. Diese Friedenswirtschaft wollen wir Schritt für Schritt, aber zielbewusst aufbauen."*

txt: gst

mehr zum Thema

- Bau von Kriegsschiffen. Das Geschäft mit dem Tod floriert
- Rüstung auf Hochtouren - auch in den Zeiten von Corona
- Wie der Westen die Welt aufrüstet
- Krieg als Geschäftsmodell
- Der Tod aus Deutschland: Rüstungsexporte auf Rekordhoch

Phoca PDF