

Die Entwicklung der Peene-Werft nach der Wende

Bis zur Wende war die Peene-Werft eine von 24 Betriebseinheiten des Schiffbau-Kombinates Rostock. Danach gehörte sie als GmbH zur Deutschen Maschinen und Schiffbau AG, bis sie 1992 vom Bremer Unternehmer Detlef Hegemann übernommen wurde. Seit der Privatisierung beschäftigt die Werft kontinuierlich mehr als 750 Mitarbeiter.

Von 1993 bis 1996 wurden in der Peene-Werft 16 auf der Werft gebaute Korvetten der Parchim-Klasse umgerüstet und modernisiert, wobei die Werft die Konstruktion und die technische Leistung übernahm. Die Korvetten wurden ebenso wie 14 Landungsschiffe der Frosch-Klasse, die auf der Neptun-Werft demilitarisiert wurden und 9 Minensucher der Kondor-Klasse, die nicht umgerüstet wurden, nach Indonesien geliefert, wo sie noch heute in Dienst gestellt sind.



Bild 6: Minensucher der Kondor-Klasse

Das erste Neubauprogramm im Marineschiffbau der Peene-Werft nach der Privatisierung waren sechs Patrouillenboote für Brasilien, die 1994 bis 2000 entstanden. Danach wurden bis 2001 im Auftrag der Deutschen Marine fünf Minensuchboote der Klasse 343 zu Minenjagdbooten der Klasse 333 umgerüstet. Als fester Auftragsnehmer für Reparaturen konnte die Werft dank über 50jähriger Erfahrung zudem nach der Wende insgesamt schon ca. 125 Marineschiffe instandsetzen. Das Unternehmen ist für fast alle Einheiten der Bundesmarine zertifiziert mit Ausnahme von einigen Fregatten, Zerstörern und wenigen Hilfsschiffen. Umfangreiche Prüfprogramme sichern die Qualität der Produkte.

Die aktuelle Situation in Mecklenburg-Vorpommern

Von den 38 Werften bzw. Werftbetrieben in Deutschland sind zehn auch im Marineschiffbau aktiv. (Quelle: IG Metall Küste, Unternehmensbefragung 2002). In Mecklenburg-Vorpommern spielt die Fertigung und Reparatur von Marineeinheiten jedoch derzeit eine geringe Rolle. Drei der fünf großen Werften in diesem Bundesland (Aker MTW Werft GmbH Wismar, Kvaerner Warnow Werft Rostock-Warnemünde, Neptun Reparatur GmbH Rostock, Volkswerft Stralsund GmbH, Peene Werft GmbH Wolgast; Quelle: Gesellschaft für Wirtschaftsförderung Mecklenburg-Vorpommern) sind mit der Produktion für zivile Zwecke beschäftigt. Die Neptunwerft darf auf Beschluss der EU keine neuen Schiffe mehr bauen und ist mit Umbauten und Reparaturen beschäftigt. Die Peene-Werft (nach der Zahl der Beschäftigten die zweitkleinste der fünf Werften) ist also als einziges Unternehmen in Mecklenburg-Vorpommern kontinuierlich im Marineschiffbau tätig.



Bild 7: Die Peene-Werft in Wolgast heute

Aber auch die Peene-Werft musste sich den Bedingungen des Marktes anpassen und hat ihre Schwerpunkte seit 1992 konsequent in Richtung Handelsschiffbau verlagert. Mit modernsten Fertigungsanlagen werden zur Zeit Handelsschiffe bis zu 156 Metern Länge im Zweimonatstakt gebaut. Ab 2005 wird die Größe der Schiffe bis zu 183 Metern Länge betragen. Die Frequenz der Auslieferung wird ebenfalls nochmals erhöht. 6,5 Schiffe wird man ab 2005 durchschnittlich pro Jahr fertigstellen.

Die Peene-Werft hat sich von einer Marinewerft zu einem modernen Kompaktbetrieb entwickelt, dessen erste Priorität der Handelsschiffneubau ist. Die zur Zeit hohe Nachfrage nach Handelsschiffen der Größenordnung, die die Peene-Werft anbietet, wird sich voraussichtlich ab 2007 eher abschwächen. Auch der Marinereparaturbereich wird dann weniger ausgelastet sein, weil die Deutsche Marine als Hauptauftraggeber immer weniger Einheiten unterhält. Der Marine- und Spezialschiffneubau stellt neben dem Reparaturbereich das zweite Standbein dar, das in den letzten Jahren aber stetig weniger zum Umsatz des Unternehmens beitrug.

Mittelfristiges Ziel der Peene-Werft ist eine verstärkte Rückkehr zum Marineschiffbau neben dem zur Zeit boomenden Handelsschiffbau. Hat man doch zu DDR-Zeiten, wie erwähnt, 254 Marineschiffe gebaut.

Aktuelle Marineneubauten auf der Peene-Werft

2000 wurde, wie bereits geschildert, das letzte von insgesamt sechs Patrouillenbooten für die Brasilianische Marine ausgeliefert. Bei einer Länge von ca. 46 Metern und einem Tiefgang von 2 Metern erreichen die Boote mit zwei MTU-Maschinen eine Höchstgeschwindigkeit von knapp 25 Knoten. Die Verdrängung liegt bei 217 Tonnen. Die Besatzungsstärke beträgt 25.



Bild 8: Patrouillenboot P-200 für die Brasilianische Marine

Die sechs Boote sind auf eigenem Kiel über den Atlantik nach Brasilien geliefert worden. Eine eindrucksvolle seemännische Leistung, die aber auch für die Robustheit der Boote spricht. Die Boote werden entlang der 8500 km langen Küstenlinie Brasiliens und auf dem Amazonas eingesetzt. Zu den umfangreichen Aufgaben der Boote gehört der Schutz der Seegrenzen, der Schutz der Ölfelder, die Wahrnehmung von Zollaufgaben, die Verhinderung des Schmuggels und die Unterbindung von Piraterie. Der Stahlschiffkörper ist in Längsspannbauweise gefertigt und besitzt ein durchlaufendes Deck mit Bucht und Sprung. Die Aufbauten sind aus seewasserbeständigem Aluminium gefertigt.

Erwähnenswert ist der Mitbau der Peene-Werft an den Korvetten der Klasse K-130. Die Arbeiten an den Hecksektionen haben bereits begonnen. Die Peene-Werft wird bis 2006 alle 5 Hecksektionen dieser Schiffe abliefern. Ursprünglich strebte die Peene-Werft den Bau mindestens einer kompletten Korvette dieser Klasse an. Hierzu wurde in großem Umfang in das 2003 entstandene neue Marinecenter investiert. Dieses ist ca. 130m lang, 30m breit und 45 m hoch und dient derzeit dem Reparaturbereich als zusätzliche Halle, was selbstverständlich die hohen Investitionskosten nicht rechtfertigt.

Allgemeine Überlegungen zur Zukunft der Peene-Werft

Für den Export von Marineschiffen ist es meist notwendig, auch für die eigene Marine tätig zu sein (Stichwort: Parent Navy). Die Lieferung von Baugruppen als Subkontraktor ist hierbei leider nicht ausreichend. Nun ist es so, dass nach der Wiedervereinigung die Zahl der Marinewerften, die vom zu verteilenden Kuchen in Deutschland ein Stück erhalten wollen um eine Werft gewachsen ist. Und der Kuchen selbst wird jedes Jahr ein Stückchen kleiner.

So hat es im Bereich der Reparatur von Marineschiffen einen harten Wettbewerb gegeben. Aber dieser Wettbewerb kam letztlich dem Steuerzahler zugute. Im Marineschiffsneubau gibt es in Deutschland und in den meisten anderen Ländern Europas einen Wettbewerb, wenn überhaupt, nur auf dem Papier. Die stetig anklopfende Peene-Werft wird hier oftmals

bewusst oder unbewusst überhört. Der neue Werftenverbund im Westen der Republik macht es den Unternehmen der Werftindustrie in Mecklenburg-Vorpommern jedenfalls nicht leichter. Hier ist die Politik gefragt, ein langsames Ausbluten dieser zum Teil hochmodernen Unternehmen zu verhindern.

Für die Zukunft gibt es als einziges derzeit sichtbares Neubauprojekt am Horizont des deutschen Marineschiffbaus die Fregatte 125 oder vielmehr das sogenannte Kampfschiff der neuen Generation. Hier müsste es eine stärkere Einbindung auch der Peene-Werft als zukünftiges vollwertiges Mitglied der ARGE geben, will man nicht deren Existenz mittelfristig gefährden. Man sollte davon ausgehen, dass der Marineschiffbau in Mecklenburg-Vorpommern erhebliche konstruktive Impulse zur Entwicklung einer neuen Generation von Kampfschiffen geben kann.

Will man mit der Vergabe von Aufträgen im Neubau von Marineschiffen sogenannte Kernkompetenzen erhalten, so ist es eine Katastrophe, die umfangreichen Erfahrungen aus mehr als 50 Jahren, die die Peene-Werft nunmehr existiert, aufzugeben. Gerade vor dem Hintergrund der europäischen Osterweiterung und der damit verbundenen Aufnahme von ehemals dem Warschauer Pakt zugewandten Ländern in die NATO empfiehlt sich die Peene-Werft als nahezu idealer Partner für diese neuen Mitglieder. Know How ist im Unternehmen vorhanden; sowohl für östliche-, als auch für westliche Technologie. Ein Beispiel dafür, wie Projekte zukünftig abgewickelt werden könnten, liefert die Firma Thales, die drei auf der Peene-Werft gebaute Raketenschnellboote der Sassnitz-Klasse auf westliche Technologie angepasst hat. Diese Schiffe sind in der polnischen Marine als Orkan-Klasse im Einsatz.

Projekte

Im folgenden sollen kurz einige der aktuellen Projekte der Peene-Werft skizziert werden. Eine tatsächliche Realisierung derselben ist immer, wie bereits geschildert, auch ein Stück von der künftigen Vergabepolitik bei Aufträgen in Deutschland abhängig.

Das Projekt SAR-Schiff wurde für die Türkei zusammen mit der Firma MTG in Hamburg durch die Peene-Werft entwickelt. Das Schiff ist nur leicht bewaffnet und ist als ein Hauptmerkmal ausgestattet mit einem Flugdeck und einem zugehörigen organischen Helikopter zur Durchführung der SAR-Aufgaben. Bei einer Länge von ca. 85 Metern und einem Tiefgang von 3 Metern erreicht das Schiff mit zwei MTU-Maschinen eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 22 Knoten. Die Verdrängung liegt bei 1400 Tonnen. Die Besatzungsstärke beträgt 64.



Bild 9: Projekt OPV-1400 SAR für die Türkische Marine

Die türkische Ausschreibung wurde zwischenzeitlich zurückgestellt und lebt nunmehr seit Juli diesen Jahres wieder auf. Ob es allerdings zum Bau wenigstens eines dieser 4 ausgeschriebenen Schiffe auf der Peene-Werft kommen wird, ist aufgrund der sehr schwierig zu erfüllenden Auflagen in der Ausschreibung mehr als fraglich.

Ein weiteres Projekt stellt das zusammen mit der Firma STN (heute Atlas-Elektronik) konzipierte Multi-Role-Vessel (MRV) Artemis dar. Bei einer Länge von ca. 56 Metern und einem Tiefgang von ca. 3 Metern erreicht das Schiff mit nur einer Welle eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 17 Knoten. Die Verdrängung liegt bei 650 Tonnen. Die Besatzungsstärke beträgt 48.



Bild 10: Projekt Artemis. Zusammenarbeit zwischen Peene-Werft und STN-Atlas (heute Atlas Elektronik)

Das Schiff ist für vielfältige Aufgaben vorgesehen und komplett aus antimagnetischem Stahl entworfen. Dieses führt zu einem relativ hohen Preis, der derzeit auf dem Weltmarkt kaum zu erzielen ist. Die konsequente Weiterentwicklung der Produktpalette der Peene-Werft wird hier zu Kompromißlösungen führen. Der Weg Richtung MRV bzw. OPV (Offshore-Patrol-Vessel) zum variablen Einsatz in der 200-Meilen-Zone der jeweiligen Länder wird als zukunftsweisend angesehen.

Zur Abrundung der Produktpalette der Werft, war es erforderlich ein kleineres, schnelles Fahrzeug für den Küstenschutz bzw. Polizeiaufgaben zu entwickeln. Mögliche Abnehmer wurden bereits identifiziert. Bei einer Länge von ca. 38 Metern und einem Tiefgang von weniger als 2 Metern erreicht das Boot mit drei MTU-Maschinen eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 35 Knoten. Die Verdrängung liegt bei 221 Tonnen. Die Besatzungsstärke beträgt 25. Die Bauweise des Bootes stellt eine konsequente Weiterentwicklung der Raketenschnellboote der Sassnitz-Klasse dar.

Für fast alle Projekte für den Export gilt heutzutage, dass mit der Auftragserteilung fast immer auch eine Förderung der Werftindustrie des Auftraggeberlandes einhergeht. Im Normalfall bedeutet dies, dass zumeist nur ein Prototyp des jeweiligen Schiffes oder Bootes in Deutschland gefertigt werden wird und die Folgemodelle im jeweiligen Land gebaut werden. Hier werden dann selbstverständlich begleitende Ingenieurleistungen aus Deutschland abgefordert. Auch das Training der zukünftigen Besatzungen, die Lieferung von Materialpaketen und die Sicherstellung der Versorgung mit Ersatzteilen stellen Faktoren dar, die es sinnvoll machen, solche Projekte ernsthaft zu verfolgen, auch wenn selbstverständlich der Bau aller Schiffe in Deutschland eher erstrebenswert ist. Dieses zu erreichen wird, wie bereits erwähnt, zunehmend schwieriger; wenn nicht unmöglich.

Zusammenfassung

Der Marineschiffbau in Mecklenburg-Vorpommern hat eine lange Tradition. In der Geschichte gab es einige signifikante Einschnitte, die letztlich dazu führten, dass es heute nur noch ein Unternehmen gibt, das im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern Marineschiffbau betreibt: Die Peene-Werft GmbH in Wolgast. Es ist erkannt worden, dass

das vorhandene Know How im Marinesektor erhalten bzw. ausgebaut werden muss, will man auch langfristig das Unternehmen auf eine solide Grundlage stellen.

Der Marineschiffbau der Peene-Werft wird in den nächsten Jahren weiter wachsen. Ein großer Schritt ist mit der Fertigstellung des neuen Marinecenters 2003 getan worden. Mit der weiteren Vertiefung der Peene auf 7,5 Meter muss in den nächsten Jahren ein weiterer Schritt folgen, der dazu führt, Reparatur- und Neubaufträge bis zur Größe von Fregatten abwickeln zu können. Schon jetzt ist man in der Lage und dazu zertifiziert, die Instandhaltung von Fregatten der Klasse 122 kompetent durchzuführen. Die Personalstruktur des Unternehmens wurde bereits in den letzten Jahren beginnend verjüngt und weitere konsequente Schritte sind hier in Vorbereitung.

Jetzt ist die Politik gefragt, dafür Sorge zu tragen, dass im Export wichtige Weichen auf Grün gestellt werden. Wichtigster Punkt ist hier die Berücksichtigung der Werft bei der Entwicklung zukünftiger nationaler Marineprojekte. In nächster Zukunft kann es sich dabei nur um die Fregatte 125, bzw. das sogenannte Kampfschiff der neuen Generation handeln. Eine Mitgliedschaft der Peene-Werft in der ARGE ist mit hoher Wahrscheinlichkeit Voraussetzung für ein Weiterbestehen des Marineschiffbaus in Mecklenburg-Vorpommern.

Mit der Osterweiterung Europas haben sich, bzw. werden neue Märkte gebildet, für die die Peene-Werft der ideale Partner ist. Das Unternehmen ist eine der modernsten Kompaktwerften Europas mit schlanken, schlagkräftigen Strukturen, die dazu geeignet sind auf die jeweiligen Markterfordernisse angemessen zu reagieren. Der Marineschiffbau in Mecklenburg-Vorpommern ist eine Chance für die Peene-Werft, für die strukturschwache Region Ostvorpommern und nicht zuletzt für den Marinestandort Deutschland.

Quellen

- 1 Archiv der Peene-Werft GmbH von 1948 bis zur Gegenwart
- 2 Archiv der Peene-Werft GmbH: Bilder 4-10
- 3 Fock, Harald: Marineschiffbau auf deutschen Werften – 1870 bis heute, Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Hamburg, 1995
- 4 Gerstmann, Herbert: „Marineschiffbau in der DDR“, Vortrag auf der Sommertagung der Schiffbautechnischen Gesellschaft vom 21. Bis 24. Mai 2002 in Flensburg
- 5 Stahl, Joachim: „Militärischer Schiffbau in der Neptunwerft“, Vortrag auf der Konferenz Rüstungsindustrie in Mecklenburg-Vorpommern am 24. September 1999
- 6 Stahl, Joachim: Bilder 1-3 aus persönlichem Bestand