

Wolgasts Herz schlägt wieder kräftiger

Der Exportstopp für Patrouillenboote für Saudi-Arabien hat die auf Befehl der sowjetischen Militäradministration gegründete Peene-Werft getroffen, nun hat sie wieder Aufträge – von der Bundesmarine

VON CORNELIA MEERKATZ

FORTSETZUNG VON SEITE 1
„SAND IN DER RÖHRE“

Brüssel noch ein wenig Sand ins Getriebe streuen.

Dies gilt vor allem für Entscheidungen der deutschen Regulierungsbehörde. Was auch immer die Bundesnetzagentur zu Nord Stream 2 festlege, werde „von der EU-Kommission überprüft – und bedarf ihrer Zustimmung“, sagte Oettinger. Er erwarte „noch einige interessante Debatten“, doch grundsätzliche Bedenken habe er keine mehr.

Auch in Berlin glaubt man, dass die Pipeline wie geplant 2020 in Betrieb gehen kann. Der zuständige Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) erklärte, er gehe davon aus, dass sie auch unter den neuen Bedingungen – also der EU-Gasrichtlinie – realisiert werden könne. Selbst mit der US-Regierung hat sich Berlin inzwischen verständigt. So sollen neue Flüssiggas-Terminals gebaut werden, um auch Gas aus US-Produktion zu importieren.

Die Einigung wird sogar auf EU-Ebene flankiert. So organisierte Energiekommissar Cañete eine Konferenz in Brüssel, die ausschließlich dem Zweck diene, den Import von amerikanischem Flüssiggas zu erleichtern. Einge-laden waren die Chefs von ExxonMobil, BP oder Total, aber auch US-Energieminister Rick Perry. Schon in den vergangenen Monaten hätten sich die Importe mit einem Plus von 272 Prozent fast verdreifacht, hieß es.

Auch dies spricht dafür, dass die EU im Streit um die Gasimporte eine gültige Einigung anstrebt. Die USA sollen über die großzügige Förderung von Flüssiggas besänftigt werden, Russlands Gasmonopolist Gazprom wird durch die neue EU-Gasrichtlinie an die Leine gelegt. Zudem wurde der Ukraine zugesichert, dass sie in der brisanten Frage des Gas-Transits weiter auf Unterstützung setzen kann.

Zumindest bis zur Europawahl dürfte dies genügen, um die Gemüter zu beruhigen. Auch Spitzenkandidat Weber kann mit diesem Zwischenstand zufrieden sein. Denn sein Vorstoß hat die gewünschte Wirkung erzielt und für Aufmerksamkeit in Osteuropa gesorgt. Ob sich dies an der Wahlurne auszahlt, steht auf einem anderen Blatt. Im Zweifel dürften die Wähler eher auf Merkel hören – und daraus schließen, dass Nord Stream 2 weiterverfolgt wird, so oder so.

Allerdings hat auch die Kanzlerin in diesem Streit einige Federn lassen müssen. So konnte sie ihre ursprüngliche Argumentation nicht halten, wonach die Gaspipeline völlig unpolitisch sei und die EU nichts angehe. Das „rein kommerzielle“ Projekt hat sich als hoch politisch erwiesen; vor allem Polen und die USA haben es in den neuen kalten Krieg mit Russland hineingezogen.

Das ist ein Dämpfer für Merkel – genau wie die neue Gasrichtlinie. Denn ursprünglich wollte die Kanzlerin die Pipeline am EU-Recht vorbei bauen lassen. Alle Bedenken aus Brüssel wischte sie ungerührt beiseite. Erst als Frankreich protestierte und damit drohte, Deutschland eine Abstimmungs-niederlage im Ministerrat zu bescheren, schwenkte die Bundesregierung auf Kompromisskurs ein.

„Die Abhängigkeit vom russischen Gas machte uns Sorgen“, sagte ein Mitarbeiter von Staatschef Emmanuel Macron nach der Einigung. „Deshalb war für uns eine europäische Kontrolle wichtig.“ Die spannende Frage wird nun sein, wie streng diese Kontrolle ausfällt. Die nächste EU-Kommission könnte die Regeln strikter auslegen als bisher. Allerdings kommt sie erst im November ins Amt – und dann dürfte es schon zu spät sein, Nord Stream 2 noch zu stoppen.

Eric Bonse ist Politologe und Publizist. Er arbeitet als Korrespondent in Brüssel.



Hans-Dietrich Genscher sagte einst in Sachen Waffenexporte an Staaten, deren Menschenrechtspolitik fraglich sei, „alles was schwimmt, geht“: Patrouillenboote für Saudi-Arabien.

Auf der Peene-Werft Wolgast wurde am 25. April die erste von fünf Korvetten einer neuen Serie der K130-Klasse auf Kiel gelegt. „Die Deutsche Marine braucht die Korvetten dringend“, sagte Verteidigungsministerin Ursula von der Leyen (CDU) auf einer Feier zum Montagebeginn des Schiffsrumpfs Mitte Mai. „Wenn wir Soldaten in gefährliche Einsätze schicken, müssen sie optimal und modern ausgestattet sein.“

Die Korvetten der ersten Serie hätten sich bewährt – im Mittelmeer, bei Nato-Einsätzen und Übungen. Von der Leyen ist sich sicher, dass aus Wolgast hervorragende „Arbeitspferde“ kommen, wie die Korvetten genannt werden. Die Peene-Werft, die zur Lürssen-Gruppe gehört, nannte sie einen zuverlässigen Partner. „Diese Werft steht wie kaum eine andere für den Begriff von exzellenter Arbeit ‚made in Germany‘.“

Beim Bau der fünf neuen Korvetten hat die Lürssen-Werft Bremen die Federführung. Auftragnehmer ist eine Arbeitsgemeinschaft (ARGE K130) aus Lürssen und den Unternehmen Thyssenkrupp Marine Systems und German Naval Yards. Die Schiffe werden in Bremen, Wolgast, Kiel und Hamburg gefertigt. In Wolgast werden die Hinterschiffe gebaut, die in Hamburg mit den Vorschiffen aus Bremen und Kiel beim „Hochzeitsstoß“ vereinigt werden. Von 2022 an soll jährlich ein Boot ausgeliefert werden. Nach einer Erprobungszeit werden die Soldaten von der Leyen zufolge von 2024 an damit in See stechen. Heimathafen wird Rostock-Warnemünde sein. Der Auftrag habe samt Waffensystemen ein Gesamtvolumen von mehr als 2,5 Milliarden Euro.

Die Peene-Werft hat gerade eine schwere Zeit erlebt. Sie hatte einen Auftrag zum Bau von 35 Patrouillenbooten für Saudi-Arabien. Aber nach dem Mord an dem regimiekritischen saudischen Journalisten Jamal Khashoggi im Oktober 2018 stoppte die Bundesregierung Rüstungsexporte in das Land. Davon betroffen waren auch die in Wolgast gefertigten Patrouillenboote. Auf Drängen des Koalitionspartners SPD hat die Bundesregierung den Exportstopp bis Ende September verlängert. Die Peene-Werft musste daraufhin zu Jahresbeginn knapp ein Drittel der 300 Be-

schäftigten in Kurzarbeit schicken. Die Kurzarbeit läuft Ende Mai regulär aus.

Doch nun konnte Wolgasts Bürgermeister Stefan Weigler (parteilos) von einem guten Tag für die Stadt, ihre Familien und die 13 000 Einwohner sprechen. Die Folgen der Kurzarbeit könnten nun abgemildert werden. „Kompensiert wird der Verlust aber nicht“, so Weigler.

Das Unternehmen Lürssen zieht dennoch gegen die Bundesregierung vor Gericht und hat ein Eilverfahren vor der 4. Kammer des Berliner Verwaltungsgerichts angestrengt. Am Produktionsstandort in Wolgast liegen mindestens sechs fertige Boote zur Auslieferung bereit, auch das Trainingsboot ist fertiggestellt. Wegen des Exportstopps kann Lürssen jedoch seinen Lieferverpflichtungen nicht nachkommen und hat die Serienproduktion gestoppt. Der Auftrag umfasst insgesamt um die 35 Boote, 15 davon hat Saudi-Arabien bereits erhalten.

Das Gericht, so ein Sprecher, will bei einem Erörterungstermin die Möglichkeit eines Vergleichs ausloten. Es geht um Schadensersatzforderungen in Millionenhöhe. Die große Koalition in Berlin hatte der Peene-Werft Hilfe in Aussicht gestellt. Die SPD hat vorgeschlagen, andere Abnehmer für die bereits fertigen Boote zu suchen, etwa die Marine oder den Zoll.

Die Peene-Werft blickt auf mehr als 70 Jahre Geschichte zurück. Sie wurde am 7. Juni 1948 auf Befehl der sowjetischen Militäradministration in Deutschland gegründet (Befehl Nr. 103) und sollte zunächst nur Schiffe für die Fischereiflotte bauen. Sie gingen als Reparationsleistung in die damalige Sowjetunion. Von 1954 an verzichtete die Sowjetunion auf die ursprünglich bis 1965 zu leistenden Reparationen aus der DDR. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden rund 150 Fischereischiffe abgeliefert. Ab 1. Januar 1954 zählten die sowjetischen Aufträge dann als Exportproduktion. Schon damals begann der Marineschiffbau Wolgast – wohl auch

deshalb, weil die Kleinstadt als abgeschiedenes Nest im äußersten Nordosten galt, inklusive schlechter Versorgung mit allem, was man zum Leben brauchte. Dadurch musste niemand sich sorgen, dass allzu neugieriger Besuch dort auftauchte.

Laut offiziellen Unterlagen nahm die Peene-Werft am 20. Juni 1951 den Neubau von Marineschiffen auf, also nur drei Jahre nach ihrer Gründung. Von Ende der 1950er Jahre an wurden Küstenschutzschiffe (Zerstörer), U-Boot-Jäger, Minenleg- und Räumschiffe sowie Torpedoschnellboote gebaut. Möglich war das dank der innovativen Leistungen der Schiffbauingenieure. Sie entwickel-

Die Peene-Werft blickt auf mehr als 70 Jahre Geschichte zurück. Sie wurde am 7. Juni 1948 auf Befehl der sowjetischen Militäradministration in Deutschland gegründet und sollte zunächst nur Schiffe für die Fischereiflotte bauen

ten in Wolgast den Leichtbau. Dahinter verbargen sich spezielle Aluminiumlegierungen in Verbindung mit Stahl höherer Festigkeit.

Neben dem Marineschiffbau produzierte die Werft weiter Fischereischiffe. Großen Ruhm erwarb die Peene-Werft Mitte der 1960er Jahre mit ihrem Zubringer-Trawler, den sie sowohl für das Fischkombinat Rostock als auch für das Murmanner Fischkombinat baute. 1968 präsentierten die Wolgaster erstmals ein solches Spezialschiff auf der internationalen Fischereiausstellung in Leningrad. Das Schiff fand bei Fischereifachleuten und Schiffbauexperten aus aller Welt großes Interesse.

Zeitgleich gab es bei den Regierenden in der DDR die Überlegung, künftig die Kampfschiffe der Volksmarine aus der Sowjetunion zu importieren. Der Gedanke wurde letztlich verworfen, auch weil sich die sowjetische Rüstungsindustrie angesichts ihres eigenen großen Nachholbedarfs ge-

genüber der Nato dazu nicht in der Lage sah.

So wurden in Wolgast bis zur Wende 1989 weiter Marineschiffe für die DDR und die Sowjetunion gebaut und instandgesetzt, darunter auch die aus der Sowjetunion importierten Raketenschnellboote. Allein für die Instandsetzung liefen jährlich 50 bis 40 Schiffe die Peene-Werft an. Die vielen Aufträge sorgten dafür, dass die Belegschaft bis dahin auf 4000 Mitarbeiter angestiegen war.

Mitte der 1980er Jahre wurde auf der Werft in Wolgast das erste dort entwickelte Raketen-Artillerie-Schnellboot für die DDR gebaut, das in der Ostsee eingesetzt werden sollte. Auch die Sowjetunion bestellte mehrere dieser Hochleistungsschiffe in modifizierter Form. Der Leiter der russischen Bauaufsicht, Kapitän zur See N. V. Grinevic, bezeichnete das Schiff als „wohl das Mächtigste seiner Klasse“. Damit sollte die Bundesmarine

deutlich überboten werden – und hat es auch, wie eine kurz nach der politischen Wende im Frühjahr 1990 inoffizielle Werftfahrt der beiden Schiffstypen aus Ost und West bewies.

Doch mit dem Zusammenführen der beiden deutschen Staaten dank der mutigen Entscheidungen vom Michail Gorbatschow zogen für die Mitarbeiter der Peene-Werft dunkle Wolken auf. Zunächst teilte im Juli 1990 die UdSSR mit, dass sie keine weiteren Serienschiffe des Raketen-Artillerie-Schnellboots mehr bestellen werde. Von den acht Schiffen, die bereits im Bau waren, sollten immerhin noch fünf als Raketen-Schiffe fertiggebaut werden.

Am 11. September 1990 kündigte dann das Verteidigungsministerium in Berlin sämtliche Marineaufträge – ein schwarzer Tag für die Peene-Werft. Dem damaligen Direktor und späteren Geschäftsführer Herbert Gerstmann ist es zu verdanken, dass schnell wenigstens teil-

weise Ersatz gefunden wurde: Die Peene-Werft baute für einen Reeder aus Emden Küstenmotorschiffe.

Allerdings ging der Start in die Marktwirtschaft auch mit einer Entlassungswelle von Mitarbeitern einher. Mehr als die Hälfte der Beschäftigten verloren ihren Arbeitsplatz, sodass in Wolgast die Arbeitslosenzahlen extrem stiegen.

Im Frühjahr 1992 wurde die Peene-Werft von der Treuhandgesellschaft an die Bremer Hegemann-Gruppe verkauft. Hegemann ließ innerhalb von zwei Jahren eine neue Kompaktwerft mit modernster Technik errichten. Zur Einweihung 1994 kamen 5000 Gäste und Besucher. In Wolgast wurden Küstenmotorschiffe, Spezialschlepper, Mehrzweckfrachtschiffe für deutsche Reeder und für China und auch wieder Fischereischiffe für Murmansk gebaut. Außerdem gab es zahlreiche Aufträge zum Bau von Spezialschiffen, unter anderem für das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie. Auch die Türkei bestellte Containerschiffe.

2010 verschmolzen die Peene-Werft Wolgast und die Volkswerft Stralsund zur P + S Werften GmbH. Die Wolgaster Beschäftigten waren darüber sehr unglücklich, denn sie sahen ihren guten Ruf gefährdet, fühlten sich von Stralsund „untergebuttert“. Sie sollten Recht behalten. Der Werftenverbund existierte nur vier Jahre, 2012 geriet er in extreme Schieflage, weil mehr als 200 Millionen Euro zur Fertigstellung von Aufträgen fehlten. Die Politik lehnte es ab, weitere Millionenkredite zu finanzieren. Insolvenz und erneute große Arbeitslosigkeit waren die Folge.

Anfang 2013 übernahm die Bremer Lürssen-Gruppe die Peene-Werft. Seitdem gibt es in Wolgast wieder Marineschiffbau wie in alten Zeiten – und zwar nicht nur im Reparatursektor, sondern auch im Neubau. Die 300 Beschäftigten und ihre Familien, aber auch mindestens 1500 Mitarbeiter von Zulieferern oder Dienstleistern, haben wieder eine gesicherte Perspektive.

Cornelia Meerkatz ist Leiterin der Lokalredaktion Zinnowitz der Ostsee-Zeitung.