

Schiffbauindustrie in Niedersachsen

Vielfalt und Individualität

Johann Saathoff

Niedersächsische Werften können sich in einer Zeit, in der die globale Schiffbauindustrie sich weiterhin in einer schwierigen Lage befindet, am Markt behaupten. Die meisten großen Schiffbaunationen haben mit sinkenden Auftragszahlen bei einem Überangebot an Produktionskapazitäten zu kämpfen. Trotz dieser international schwierigen Situation konnten die deutschen Schiffbauunternehmen auch im Jahr 2016 einen gestiegenen Auftragseingang verzeichnen und sich dem allgemeinen negativen Trend entziehen. Viele deutsche Schiffbauunternehmen haben erfolgreich strukturelle Anpassungen des Angebots vorgenommen und sich an die veränderten Bedingungen des Weltmarktes angepasst. Selbst nach den erheblichen Rückgängen der Auftragszahlen im Rahmen der weltweiten Finanzkrise 2008/2009 konnte sich der deutsche Schiffbau behaupten. Im Gegensatz zu vielen anderen Schiffbaunationen konnten in Deutschland alle Werftstandorte erhalten bleiben. Der Weltmarktanteil der deutschen Schiffbauer lag 2016 bei 18 Prozent. Das entspricht einem Auftragsvolumen von etwa 18,5 Mrd. Euro. Ein wesentlicher Anteil dieser Wertschöpfung findet in Niedersachsen statt. Rund 45 Prozent der deutschen Aufträge des zivilen Schiffbaus gingen 2016 in Niedersachsen ein. Der Umsatzanteil der niedersächsischen Werften (mit mehr als 50 Beschäftigten) liegt damit bei 38 Prozent. Im Jahr 2016 waren knapp 6.000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer direkt im niedersächsischen Schiffbau beschäftigt. Damit ist Niedersachsen das Schiffbaubundesland Nummer 1 in Deutschland. Der Erfolg der niedersächsischen Schiffbauindustrie ist maßgeblich auf die erfolgreiche Spezialisierung und die hohe Systemkompetenz der einzelnen Werften zurückzuführen. Ein Großteil der niedersächsischen Werften hat sich jeweils auf bestimmte Segmente spezialisiert und sich so im harten weltweiten Wettbewerb bewährt. Die Ausrichtung auf den Spezialschiffbau, wie die Fertigung von Hochtechnologischen Fähren, Kreuzfahrtschiffen und Yachten, ist das Erfolgsrezept der niedersächsischen Schiffbauindustrie.

Das Flaggschiff der niedersächsischen Werftindustrie ist zweifelsohne die Papenburger Meyer Werft. Die Meyer Werft hat sich in den letzten 10 Jahren erfolgreich im umkämpften internationalen Markt für Kreuzfahrtschiffe behauptet und zählt heute zu den internationalen Marktführern im Bau von Kreuzfahrtschiffen. Im späten 18. Jahrhundert gegründet befindet sich die Werft noch immer in Familienbesitz, aktuell in sechster Generation. Heute ist das Papenburger Unternehmen mit Blick auf die Beschäftigten eine der jüngsten

Gleichzeitig ist die Zahl der Beschäftigten am Standort Papenburg seit 2008 stetig gestiegen. Die Meyer Werft beschäftigt insgesamt mehr als 3.300 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.

Angefangen hat die Werft mit dem Holzschiffbau, im 19. Jahrhundert begann der Bau von Eisenschiffen und Dampfmaschinen. Heute gehören Spezialschiffe wie Kreuzfahrtschiffe, Passagierschiffe, Fähren und Gastanker zum Portfolio der Papenburger Werft. Besondere Aufmerksamkeit gilt dabei dem Bau der Kreuzfahrtriesen. De-



In den vergangenen Jahrzehnten hat sich die Meyer Werft durch den Bau großer und anspruchsvoller Kreuzfahrtschiffe weltweit einen exzellenten Ruf erworben. Immer wieder beeindruckend die riesige Werfthalle. (Foto: Meyer Werft)

Werften der Welt. Im enger werdenden und sehr kompetenzabhängigen Marktumfeld des Kreuzfahrtschiffbaus hat die Meyer Werft die Produktionskapazitäten am Standort Papenburg ausgebaut und damit einhergehend die Produktion weiter optimiert. Die technologische Anpassung an die speziellen Anforderungen des Kreuzfahrtschiffbaus, die von der Meyer Werft im Laufe der letzten Jahre vorgenommen wurden, zeigen sich unter anderem durch den Aufbau des Laserzentrums, des Rohrzentrums und der Meyer Werft Akademie.

ren Überführungen über die Ems sind immer ein Spektakel, das deutschlandweite Aufmerksamkeit findet. In den Kreuzfahrtschiffbau ist die Meyer Werft in den 80er Jahren eingestiegen. Diese Entscheidung wurde schnell zum Erfolgsrezept. Bis zum Jahr 2020 werden in Papenburg mehr als 50 Kreuzfahrtschiffe der Größenklasse 40.000 bis 180.000 BRZ gebaut worden sein. Darüber hinaus sind seit den 1960er Jahren 56 Gastanker in Papenburg gefertigt worden – im Jahr 2012 mit der Coral Energy erstmals auch ein LNG-Tanker.



Die Fr. Fassmer Werft in Berne an der Unterweser ist spezialisiert auf Entwurf und Bau von SAR- und Patrouilleneinheiten, Forschungsschiffen, Mehrzweck-Arbeitsplattformen, Jachten, Fähren und Marineschiffbau (Foto: Fassmer)

Seit ihrer Gründung 1907 entwickelte sich die in Lemwerder ansässige Werft Abeking & Rasmussen von einem solide arbeitenden Handwerksbetrieb, der im Holzbau Boote und Jachten herstellte, zu einem hochmodernen mittelständischen Werftunternehmen mit vielfältigem und innovativem Produktangebot. Neben dem ursprünglichen Holzbau kamen schon recht bald die ersten Stahlbauten zur Ablieferung. Jahrzehnte später folgten Kunststoffe, Aluminium und nichtmagnetisierbarer Stahl als Schiffbaumaterialien. Dies führte zu einer erheblichen Vergrößerung des Produktportfolios der Werft. Nicht nur Segelboote und exklusive Jachten, sondern in diversen technischen Ausführungen auch Behördenfahrzeuge, Küstenmotorschiffe, Fähren, Spezialschiffe, Wach- und Patrouillenboote sowie Marine- und Minenabwehrfahrzeuge wurden entworfen und gebaut. Neueste Entwicklung sind die seit 1999 im Einsatz befindlichen SWATH@A&R-Lotsenfahrzeuge. Diese innovativen Schiffe haben sich bisher im täglichen Einsatz außerordentlich gut bewährt. Sie zeichnen sich durch ihr besonders ruhiges Seegangsverhalten aus. Ihre schiffbauliche Konstruktion hat zwischenzeitlich in den Jacht-, Patrouillenboots- und Marineschiffbau Eingang gefunden.

Das Aushängeschild von A&R ist das System-Engineering und die Leistungsfähigkeit sowie die Konzeption für maßgeschneiderte Schiffe. In Zusammenarbeit mit Forschungsinstituten wurde eine Vielzahl von Neuerungen entwickelt. Besonders leichte Materialien wie Kunststoffe und Aluminium, spezielle Schweiß- und Fertigungstechniken, effektive Geräuschdämmungssysteme und Verarbeitung von nichtmagnetisierbarem Stahl sowie neue Schiffsformen fanden Eingang in die Produktion. Viele und sehr unterschiedliche Fahrzeuge wurden so im Laufe der Zeit konstruiert, gebaut und mit entsprechender Ausrüstung für ihre zugeordneten Aufga-

ben ausgestattet. Im Laufe ihrer Geschichte hat die Werft immer wieder Marktnischen erkannt und diese genutzt. Von der klassischen Marinewerft vollzog sich die Umwandlung zu einer Werft, die mit eigenständigen Entwicklungen ihren Anteil am weltweiten Markt behauptet. A&R hat für einen internationalen Kundenkreis bis



Mit der „Aviva“ 5.000 GT wurde im Mai dieses Jahres die größte bislang bei Abeking & Rasmussen gebaute Jacht ausgeliefert. Die 98,4 m lange und 17,24 m breite Jacht wurde in Zusammenarbeit mit Toby Silverton und Reymond Langton Design entwickelt. (Foto: Abeking & Rasmussen)

heute über 6.500 Schiffe, Jachten und Boote entworfen, gebaut und abgeliefert.

Fast 440 gut ausgebildete Mitarbeiter, darunter ein großer Anteil von hoch qualifizierten Ingenieuren und spezialisierten Technikern, sind heute bei der Werft beschäftigt. Zudem verfügt das Unternehmen über ein kleines Hafenbecken und über ca. 500 m Pierlänge. Wetterunabhängig können in den fünf Produktionshallen mit einer überdachten Fläche von

25.000 m² Schiffe bis zu 125 m Länge gebaut werden.

Ein weiteres Paradebeispiel für den Erfolg der niedersächsischen Schiffbauindustrie ist die in Berne in der Wesermarsch ansässige Fassmer Werft. Fassmer ist heute ein international agierendes Unternehmen mit den Produktbereichen Schiffbau, Boote & Davits, Anlagenbau, Windkraft und Faserverbundtechnik. Das Familienunternehmen, gegründet im Jahr 1850, wird in der fünften Generation geführt. Die Firma Fassmer verfügt weltweit über 4 Produktionsstätten in Deutschland, Polen und China und beschäftigt weltweit ca. 1.200 Mitarbeiter.

Die Entwicklung, Konstruktion und Fertigung von Spezialschiffen hat bei Fassmer eine lange Tradition, sodass Fassmer heute zu den Weltmarktführern bei Forschungs- und Vermessungsschiffen, Offshore-Patrol-Booten, Seenotrettungskreuzern und Behördenschiffen gehört. Darüber hinaus unterstützt Fassmer weltweit Schiffsneubauprojekte im Rahmen internationaler Partnerschaften. Auch bei der Entwicklung

und Fertigung von Rettungsbooten gehört Fassmer zu den weltweit führenden Anbietern. Hier reicht die Angebotspalette von SOLAS-zugelassenen Bereitschaftsbooten bis hin zu den Rettungs- und Tenderbooten für Kreuzfahrtschiffe, die inzwischen eine Kapazität von bis zu 450 Personen aufweisen.

Fassmer hat sich hier als Systemlieferant positioniert, produziert und installiert die Boote mit den entsprechenden Davitanla-



Nach schwierigen Jahren wieder auf Kurs in Richtung Stabilität und Wachstum – die größten am Standort „Nordseewerke“ tätigen Firmen: Emden Werft und Dock GmbH (Schiffsreparatur), Emden Nordseewerke Shipyard GmbH (Stahlschiffbau) und thyssenkrupp Marine Systems GmbH, Niederlassung Emden (Konstruktion Marineschiffbau). Insgesamt arbeiten am Standort etwa 350 Menschen in festen Beschäftigungsverhältnissen; Tendenz steigend. (Fotos: Emden Werft und Dock)

gen und Fundamentierungen. Im Bereich Anlagenbau liefert Fassmer u.a. Fallreepanlagen, Landgänge, Boarding-Systeme für Offshoreanlagen, Yachten und andere Schiffe. In der Windkraft fertigt Fassmer seit Jahren Spinner- und Gondelverkleidungen sowie Servicekomponenten für den Offshoremarkt wie z.B. Helikopterplattformen, Windlifte und Notfallkabinen. Im Bereich Faserverbundtechnik werden unterschiedlichste Komponenten aus hochwertigen Faserverbundwerkstoffen zum Beispiel für Kunden in der Automobilindustrie hergestellt.

Die Seehafenstadt Emden ist ein Beispiel für die lange Tradition aber auch eine wechselvolle Geschichte des niedersächsischen Schiffbaus. Nach schwierigen Jahren sind die am Standort tätigen Firmen nun wieder auf Kurs in Richtung Stabilität und Wachstum. Die größten Firmen sind

die Emden Werft und Dock GmbH, die Emden Nordseewerke Shipyard GmbH und die thyssenkrupp Marine Systems GmbH. Aktuell arbeiten am Standort etwa 350 Menschen. Hinzu kommen insbesondere in der Schiffsreparatur zahlreiche Spezialfirmen, die stoßweise mit einer Vielzahl von Mitarbeitern vorübergehend am Standort tätig sind.

Insbesondere die Schiffsreparatur hat eine lange Tradition in Emden. Sie wurde bereits mit der Gründung der Nordseewerke-Werft im Jahr 1903 etabliert. Die Tradition wird nun von der Emden Werft und Dock GmbH, auch als „EWD“ firmierend, fortgesetzt. Die Durchführung von Reparatur- und Klassearbeiten an Handelsschiffen ist dabei nach wie vor ein wesentliches Standbein der Werft. Die weiteren Produktgruppen, vor allem die Instandsetzung und der Umbau von Marineschiffen und Behörden-

schiffe sowie diverse Aktivitäten im Offshore-Wind-Bereich, sind jedoch inzwischen zu unverzichtbaren Bestandteilen des Portfolios der Werft geworden. Daneben versucht die Werft, das Portfolio weiterzuentwickeln, beispielsweise durch die Akquisition von „Refit“-Aufträgen für kleine und mittelgroße Kreuzfahrtschiffe sowie Superjachten.

Insgesamt hat sich das Schiffsreparaturgeschäft der EWD schon seit einigen Jahren sehr positiv entwickelt, insbesondere nach der Herauslösung aus dem Thyssen-Krupp-Konzern und der Übernahme durch einen Hamburger Investor. Er war es auch, der im Herbst 2015 die bis dahin brachliegenden Aktivitäten im Stahlbau und Stahlschiffbau unter dem oben bereits erwähnten Firmennamen Nordseewerke Emden Shipyard (NES) wieder zu neuem Leben erweckt hat. Die NES konnte inzwischen trotz eines harten Wettbewerbs eine Reihe von Aufträgen als Zulieferer für andere Werften und Stahlbauunternehmen akquirieren. Beide Firmen, EWD und NES, sind zwar eigenständige Unternehmen, sie arbeiten aber eng zusammen. In ihrer Gesamtheit verfügen sie somit über alle einschlägigen werfttypischen Fähigkeiten für anspruchsvolle Schiffsumbauten und -reparaturen und vielleicht auch einmal wieder für Schiffsneubauten.

Diese Beispiele machen deutlich, dass Spezialisierung der Schlüssel zum Erfolg ist. Die niedersächsische Schiffbauindustrie besticht durch ihre große Vielfalt und die Individualität der einzelnen Werften.

Um dem weltweiten Nachfragerückgang auch zukünftig erfolgreich entgegenzuwirken, ist die Innovationskraft der maritimen Industrie gefragt. Innovationen sind die Grundlage der Zukunftsfähigkeit der deutschen Schiffbauindustrie. Schon heute stellen die niedersächsischen Werften

ERFOLG SCHWEISST ZUSAMMEN.

Seit über 65 Jahren steht die Neue Jadewerft der Deutschen Marine als verlässlicher Partner zur Seite.

Im Verbund der Lürssen-Gruppe reparieren und warten wir Schiffe der Deutschen Marine am Standort Wilhelmshaven und setzen sie instand. Kompetent und zuverlässig. Damit leisten wir unseren Beitrag zur Erfüllung der Herausforderungen, der sich unsere Matrosen und Soldaten Tag für Tag stellen müssen.

Mehr Informationen unter:

+49 421 6604 344 oder **www.luerssen-defence.com**

LÜRSEN



die Speerspitze des innovativen deutschen Schiffbaus dar. Seit 2005 wurden mehr als 60 Projekte von Bund und Land in Ko-Finanzierung im Rahmen des Programms „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ gefördert. Knapp 70 Prozent aller erfolgreichen Anträge kamen dabei aus Niedersachsen. Im Rahmen dieses Förderprogramms konnten innovative Projekte mit einem Gesamtwert von etwa 350 Mio. € realisiert und somit die weltweite Technologieführerschaft der niedersächsischen Werften nachhaltig gestärkt werden. Diese Investitionen in den innovativen Schiffbau müssen auch zukünftig sichergestellt werden. Darüber hinaus muss ein spezieller Fokus auf Forschung und Entwicklung gelegt werden. Dabei spielen alternative umwelt- und klimafreundliche Technologien eine besondere Rolle. Greenshipping ist das große Zukunftsthema der deutschen und niedersächsischen Schiffbauindustrie. Mit der ersten in Deutschland gebauten und mit LNG angetriebenen Helgolandfähre konnte die Fassmer Werft bereits erfolgreich erste Maßstäbe in diesem Bereich setzen.

Um die Forschungs- und Innovationsfähigkeit der Schiffbauindustrie weiter anzureizen, sind auch Bund und Länder gefragt. Es gilt die bestehenden Förderprogramme stetig weiterzuentwickeln und möglichst praxisnah auszugestalten. Darüber hinaus sollte bei der öffentlichen Beschaffung von Schiffen und Booten verstärkt auf umweltfreundliche Antriebe gesetzt werden. LNG-Antriebe spielen dabei eine gesonderte Rolle. Zukünftig sind aber auch weitere Alternativen zu prüfen, die neuen Entwicklungen bei Schiffsantrieben Rechnung tragen. So könnten zukünftig bspw. auch Elektroantriebe, z. B. auf Basis von Brennstoffzellen, in Betracht gezogen werden.



Im Jahr 2004 übernahm die Lürssen-Gruppe die Neue Jadewerft in Wilhelmshaven, die auf Wartung, Reparatur und Modernisierung von Einheiten bis 150 m Länge spezialisiert ist. Die Jadewerft gilt auch als eines der führenden Unternehmen bei der Instandhaltung großer Marineschiffe. (Foto: Lürssen)

Mit Blick auf die Digitalisierung wird auch die Schiffbauindustrie weiter einen Transformationsprozess durchlaufen, der entlang der kompletten Wertschöpfungsketten gemeinsam mit Schifffahrt, der Meerestechnik und der Offshore-Windindustrie von enormen Herausforderungen gekennzeichnet ist. Neue Verfahren in Entwicklung, Produktion und Betrieb von Anlagen, Schiffen und Häfen lassen hohe Effizienzsteigerungen erwarten. Die effizientere Gestaltung von Produktions-, Logistik- und Steuerungsprozessen ist zugleich Voraussetzung für die Unternehmen, um dem internationalen Konkurrenzdruck auch in Zukunft standzuhalten. Mit der Digitalisierung ergeben sich zudem innovative Möglichkeiten, den Schutz der Meeresumwelt effektiv zu verbessern und die Klimaziele zu erreichen. Gleichzeitig braucht es auch für die Beschäftigten Strategien zur nachhaltigen Sicherung von Arbeitsplätzen in einem von deutlich zunehmender Komplexität geprägten Arbeitsumfeld.

Die Digitalisierung ist ein weit über Niedersachsen hinausreichendes Thema und von solcher Bedeutung, dass auch die Bundesregierung in der Maritimen Agenda 2025 die Digitalisierung als zentrales Handlungsfeld benannt hat. Greenshipping und Digitalisierung stellen große Herausforderungen an die Werften und ihre Beschäftigten, bieten aber vor allem enorme Potenziale. Die niedersächsische Werftenindustrie wird diese nutzen, um den Weg der Spezialisierung und Hochtechnologie weiterzugehen und den Erfolg der niedersächsischen Werften auch zukünftig sicherzustellen. ■

Johann Saathoff ist seit 2013 direkt gewählter Bundestagsabgeordneter der SPD für den Wahlkreis Aurich/Emden. Zu seinen Berichterstattungen gehören unter anderem die Themenbereiche Fischerei und Maritime Wirtschaft. Darüber hinaus ist Saathoff energiepolitischer Koordinator der SPD-Bundestagsfraktion und Lotse der SPD-Küstengang.

