

Steht die Zukunft des deutschen Schiffbaus still in der See?



© Amprion

Die Euphorie war groß als der Netzbetreiber Amprion die Meyer Werft geladen hatte. Der Grund: Brennstart für die erste Offshore-Konverterplattform, die der niedersächsische Schiffbauer gemeinsam mit Dragados aus Spanien fertigt. *Von Christoph Assies*

Anfang Juli erfolgte der Startschuss für die erste von vier neuen Konverterplattformen. Meyer agiert hier als Subunternehmen für den Stahlbau, will aber perspektivisch komplette Plattformen bauen. Ist das die Zukunft für den deutschen Schiffbau?

Wenn es nach politischen Vertretern, wie Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD) geht, liegt im Konverterplattform-Bau die Chance für die maritime Wirtschaft. Die Energiewende auf dem Weg zur Dekarbonisierung Europas sei eine Perspektive für neue Arbeitsplätze, so Lies. Beim Plattform-Projekt auf der Meyer Werft passe alles zusammen. »Wenn wir Wirtschaft und Klimaschutz nicht gemeinsam denken, werden wir die Akzeptanz der Gesellschaft nicht bekommen.« Offshore sei für ihn »der Eckpfeiler der Energiewende im Power-House-Nordsee«, so Lies. Peter Barth, Co-Geschäftsführer von Amprion Offshore, sprach in einer emotionalen Rede von einem »historischen Tag für die Energiewende«. Der Baubeginn für die neue Konverterplattform sei ein

Meilenstein für die in Europa bis zum Jahr 2050 angestrebte Klimaneutralität. »Dieses Mammutprojekt erfordert ein Rekordtempo, es ist aber für uns alle auch eine große Chance«, so Barth.

Amprion und Meyer: Erste Gespräche in 2020

Er blickte zurück auf die ersten Gespräche mit der Meyer Werft im Jahr 2020. »Ich bin fest entschlossen mit unserem Unternehmen einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Energieerzeugung für 300 Millionen Menschen in Europa zu leisten. Dafür werden nicht nur diese vier Plattformen benötigt, sondern mindestens 150. Und wenn die letzte fertig ist, schreit die erste nach Erneuerung«, so Barth. Der Amprion-Co-Geschäftsführer appellierte zugleich an die Politik, den Bau von Konverterplattform-Bau in Deutschland »und in Europa« zu unterstützen. »Dragados arbeitet in der Offshore-Branche seit den 1970er Jahren, mit der Meyer Werft haben

sie einen kompetenten Partner. Dieses Know-How muss in Europa bleiben und nicht nach Asien abwandern«, so Barth.

Für den maritimen Koordinator der Bundesregierung, Dieter Janecek, der in Berlin eine Taskforce zum Konverterplattform-Bau leitet, ist klar: »In den 2030er-Jahren wird ein Viertel aller küstennahen Flächen mit Konverterplattformen bebaut sein. Darin liegt eine riesige Chance für unsere maritime Branche«, so der Grünen-Politiker. Die aktuelle Zeit zeige, dass man sich in Deutschland und Europa unabhängig von geopolitischen Räumen machen müsse. Der Bedarf an Plattformen sei »so groß, dass keiner Angst haben muss, dass er etwas verliert«. Früheren Angaben Janeceks zufolge werden zwischen 2026 und 2045 allein für den deutschen Markt 33 Plattformen benötigt. Das jeweilige Auftragsvolumen liegt zwischen 1,5 und 2 Mrd. €.

Um den Bau an deutschen Standorten zu ermöglichen, hat die Bundesregierung ein 10-Mrd.-€-Sonderbürgschaftsprogramm aufgelegt. Es dient der Beseitigung von Finanzierungsengpässen sowohl der Werften als Hersteller von Konverterplattformen als auch der Produzenten von Elektronikkomponenten.

Plattform-Projekte im Schiffbau nicht unumstritten

Am Bau der Plattformen, die auf fest verankerten Pfählen im Meer stehen und die den von Windkraftanlagen produzierten Wechselstrom in Gleichstrom umwandeln, war zuletzt im deutschen Schiffbau nicht unumstritten. »Daran haben sich in der Vergangenheit schon einige die Finger verbrannt«, so Meyer-Werft-Geschäftsführer Thomas Weigend. Doch für die ambitionierten Ausbaupläne der Bundesregierung für die Offshore-Windenergie gelten die tonnenschweren Konverterplattformen als eine industrielle Schlüsselkomponente. Die Fertigungskapazitäten dafür sind knapp. Die Papenburger Meyer Werft ist fest entschlossen, Kapazitäten dafür zu schaffen und betritt damit ein neues Geschäftsfeld.

Wie Jan Meyer, Chief Business Innovation Officer der Meyer-Gruppe, sagte, wolle man auf der Neptun Werft in Rostock-Warnemünde perspektivisch komplette Plattformen fertigen. Dazu hatte die Werft 2023 ein Joint-Venture mit dem belgischen Unternehmen Smulders unter dem Namen Neptun Smulders Engineering gegründet. »Das bei uns auf der Werft etablierte Laser-Hybrid-Schweißverfahren zeigt eindrucksvoll, wie wir unser Know-how auf andere maritime Bereiche übertragen können« so Meyer.

Das scheint auch nötig, denn obwohl neue Aufträge für das Kernprodukt »Kreuzfahrtschiff« im Orderbuch stehen, steckt das Papenburger Traditionsunternehmen, das durch den Bau moderner Kreuzfahrtschiffe mit innovativen technologischen Lösungen weltweit bekannt ist, in einer existenziellen Krise. Als Folge von Corona-Pandemie, Ukraine-Krieg und Inflation klappt in den Büchern ein Finanzloch von knapp 2,8 Mrd. €. Beim Überbrücken mit Bürgschaften ist außer dem Land Niedersachsen, das im Grundsatz durch Minister Lies bereits Unterstützung zugesagt hat, auch der Bund gefragt. Die Verhandlungen laufen aktuell.

Neues Geschäftsfeld inmitten der Krise

Bittersüße Stimmung also auf der traditionsreichen Werft. Entsprechend klar zeigte sich Werft-Geschäftsführer Thomas Weigend zum Brennbeginn der ersten Konverterplattform: »Wir dürfen uns von dieser Krise nicht zu sehr beherrschen lassen. Eine Krise ist auch immer eine Chance.« Pläne für den Einstieg in das Offshore-Geschäft sind Weigend zufolge bereits in der ersten Corona-Phase gereift. »Uns war aber immer klar, dass wir dafür starke strategische



© Neptun Werft

Auf der zur Meyer-Gruppe gehörenden Neptun Werft in Warnemünde sollen perspektivisch komplette Plattformen gefertigt werden. Dazu wurde 2023 ein Joint-Venture mit dem belgischen Unternehmen Smulders gegründet

Partner brauchen.« Diese habe man für den Stammsitz in Papenburg mit Amprion, Siemens Energie und Dragados gefunden.

Die Fertigung der Stahlkomponenten für die vier im vergangenen Jahr beauftragten Plattformen sorgt in den Docks der Papenburger Werft für Beschäftigung. Insgesamt werden für die Komponenten 43.500 t Stahl benötigt. Das entspricht in etwa der Menge für ein großes Kreuzfahrtschiff. Die Bauteile aus Papenburg werden wie die Kreuzfahrtschiffe über die Ems in die Nordsee und dann weiter ins spanische Cádiz zur Dragados Offshore gebracht, wo sie zu kompletten Plattformen zusammengebaut werden. Ausgeliefert werden die Komponenten zwischen Herbst 2024 und Frühjahr 2027. »Ich begrüße es sehr, dass wir mit der Meyer Werft in Papenburg einen weiteren Standort für den Bau von Konverterplattformen in Deutschland bekommen«, kommentierte der Geschäftsführer des Bundesverbandes Windenergie Offshore, Stefan Thimm, gegenüber der Deutschen Presse-Agentur den Bau-Auftakt. »Das ist wichtig, um auch hierzulande für Wertschöpfung und Beschäftigung sorgen zu können, um Transportwege kurz zu halten und um die Abhängigkeiten von internationalen Lieferketten zu senken«, so Thimm weiter.

Die Zukunft wird es zeigen, ob das für die Meyer Werft neue Geschäftsfeld für das Unternehmen an der Ems und die übrige maritime Wirtschaft in Deutschland lohnenswert ist. ■

NEUKUNDE AUS JAPAN

Kreuzfahrtschiff-Auftrag für Meyer

Bei der finanziell angeschlagenen Meyer Werft überschlugen sich im Juli Tagen die Ereignisse. Die jüngste Meldung: Die japanische Oriental Land Company (OLC) hat den Bau eines Kreuzfahrtschiffes der Wish-Klasse in Auftrag gegeben. Die Ablieferung soll 2028 erfolgen. Das Unternehmen betreibt in Lizenz die Disney Freizeitparks in Japan und will Anfang 2029 erste Kreuzfahrten unternehmen. »Ich bin sehr froh, erneut einen Kunden aus Japan gewinnen zu können. Das ist ein wichtiger Baustein für die langfristige Zukunft des Schiffbaus in Papenburg«, sagt Bernard Meyer. Aus Japan hatte zuletzt auch die Reederei NYK einen Neubau in Papenburg geordert. Die Werft hat bereits 2022 mit der »Disney Wish« das erste Schiff der Wish-Klasse an Disney Cruise Line abgeliefert. Die Schwestern »Disney Treasure« und »Disney Destiny« sollen 2024 und 2025 abgeliefert werden. ■