

Bremen

„Der Standort in Bremen wird gestärkt“

Peter Hanuschke 29.09.2016 0 Kommentare

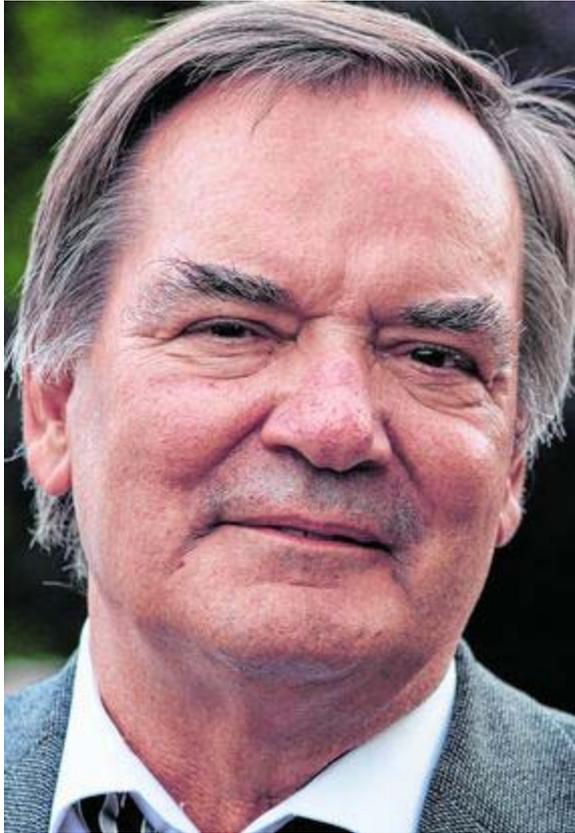
Kommt die Übernahme für Sie überraschend?



Kooperationen zwischen beiden Werften gab es bereits: Friedrich Lürßen, Vorsitzender der Geschäftsführung der Lürssen Werft, schaut sich 2011 nach der feierlichen Kiellegung bei Blohm + Voss ein Modell der Fregatte F125 an. (MARCUS BRANDT, dpa)

Kommt die Übernahme für Sie überraschend?

Rudolf Hickel: Nein, denn der Verkauf von Blohm+Voss an den Private Equity Fonds im Dezember 2011 war ein Fehler. Übrigens waren die Betriebsräte von Blohm + Voss gegen den Verkauf an die Lürssen-Gruppe. Ich war damals wegen der Bedeutung für die Küste als Mitglied eines der Aufsichtsräte für den Verkauf an Lürssen und bin in Hamburg kritisiert worden. Die erwartete Rendite blieb beim Kapitalfonds aus. Da war der Ausstieg von Star Capital Partners nur eine Frage der Zeit. Bei der Suche nach den Motiven der Lürssen-Strategen ist wichtig, sie wollten schon 2011 Blohm&Voss übernehmen, also lange bevor jetzt der neue Superauftrag durch die Bundeswert winkte.



Grasberg TTip, Rudolf Hickel ([Klaus Göckeritz](#))

Welche Strategie steckt dahinter? Geht es dabei um Synergien oder darum, dadurch einfach einen Mitbewerber weniger zu haben?

Da im militärischen Bereich die beiden Werften – derzeit beim Bau der Fregatte F 125 –zusammenarbeiten, werden bereits Synergien hergestellt. Im Bereich des Jachtenbaus droht die Kapazität bei Blohm+Voss stillgelegt zu werden. Lürssen will den Markt beobachten. Während Lürssen Jachten von der Stange produziert, konzentriert sich Blohm+Voss auf Jachten nach Kundenwünschen. Lürssen gewinnt den Reparaturbereich für Kreuzfahrtschiffe hinzu. Da ist Blohm+Voss Weltklasse. Deshalb kommt regelmäßig die „Queen Mary 2“ zur Reparatur.



Ein regelmäßiger Gast bei Blohm + Voss in Hamburg: Das Kreuzfahrtschiff „Queen Mary 2“. (imago stock&people, imago/Stephan Wallocha)

Ist der neue Werftenverbund so besser aufgestellt, wenn es ums internationale Geschäft geht – gerade im Hinblick auf militärische Aufträge?

Ja, der Werftenverbund ist für internationale Geschäfte aber auch Geschäfte mit deutschen Auftraggebern in der Größe sowie vor allem in der Produktdiversifikation besser aufgestellt.

Als Werftenkenner wage ich die Hypothese, ohne die Übernahme durch die Lürssen-Gruppe wären die knapp 1000 Arbeitsplätze hochgradig gefährdet. Bei den militärischen Aufträgen wird sich wegen der heute schon praktizierten Arbeitsteilung – vor allem bei den Fregatten und Korvetten – nicht viel ändern. Deshalb ist auch von der Zustimmung durch das Kartellamt auszugehen.

Müssen Mitarbeiter an einem der beiden Standorte um ihre Arbeitsplätze fürchten?

Das wird der wichtigste Punkt. In der Lürssen-Gruppe mit den 2800 Arbeitsplätzen wird sich nicht viel ändern. Zu Jobverlusten kann es im Jachtenbereich bei Blohm+Voss kommen. Die Betriebsräte werden zusammen mit der in martimen Fragen kompetenten IG Metall die Bedingungen aushandeln. Allemal ist die Verhandlungsposition besser als mit dem bisher auf Rendite süchtigen Kapitalfonds.

Wird der Bremer oder mehr der Hamburger Standort durch dieses Geschäft gestärkt?

Sicherlich wird der Standort in Bremen gestärkt. Aber auch der traditionsreiche Familienbetrieb in der fünften Generation präferiert ökonomische Vorteile statt regionale Bindungen. Wichtig ist, der Standort Blohm+Voss in Hamburg hat eine Zukunft.

Ist es denkbar, dass Lürssen durch die Übernahme künftig auch noch in ganz anderen Bereichen tätig wird?

Na ja, ein Produktionsbereich gewinnt die Lürssen-Gruppe hinzu. Das sind die Reparaturen für Mega-Kreuzfahrtschiffe wie die „Queen Mary 2“. Dafür steht die weltweit größte Drehbank für Antriebswellen, die 2006 aus einer Insolvenzmasse gekauft wurde, zur Verfügung (100 m lang). Zu empfehlen wäre, Blohm+Voss in das neue Lürssen-Firmenlogo aufzunehmen. Der Name genießt weltweit größte Anerkennung.

2011 hatte sich der Betriebsrat gegen einen Verkauf ausgesprochen. Was hat sich seitdem an der Situation verändert?

Das war Ende 2011 eine höchst umstrittene Entscheidung. Die Betriebsräte bei Blohm+Voss hatten Angst vor einer feindlichen Übernahme aus Bremen. Der Riss ging durch die IG Metall. Thyssen-Krupp Marine System gab dem Private Equity Fonds den Vorzug. Heute ist klar, das war eine Fehlentscheidung. Jetzt kommt es darauf an, den Deal zu gestalten. Dazu gehört auch die Konzentration auf den zivilen Schiffbau.

Die Fragen stellte Peter Hanuschke.

Rudolf Hickel war von 1972 an Professor für Politische Ökonomie an der Uni Bremen. Hickel (74) baute den Studiengang Wirtschaftswissenschaft mit auf. 2001 war er Gründungsdirektor des Instituts für Arbeit und Wirtschaft (IAW); seit seiner Emeritierung ist er Forschungsleiter am IAW.