

Klares Nein zu den Planungen eines Großkonzerns im Marineschiffbau - Schluss mit den MKS 180-Plänen!

Positionspapier der Fraktion DIE LINKE in der Bremischen Bürgerschaft

Am 14. Mai wurde offiziell der Zusammenschluss der Werften ‚Lürssen-Gruppe‘ (Bremen) und ‚German Naval Yards‘ (Kiel) verkündet. Es geht hierbei um den Bau von militärischen und behördlichen Schiffen; der zivile Schiffbau (im Fall von Lürssen der Bau von Luxusyachten) bleibt von der Fusion unbenommen. Ob sich auch die derzeit größte norddeutsche Werft im Marineschiffbau ‚ThyssenKrupp Marine Systems‘ (TKMS) dem Verbund anschließen will, ist derzeit offen, da aktuell Gespräche mit dem italienischen Staatskonzern ‚Fincantieri‘ geführt werden.

‚German Naval Yards‘ hat nach eigenen Angaben rund 1000 Mitarbeiter*innen, die ‚Lürssen-Gruppe‘ um die 3000 Beschäftigte. Hintergrund der Fusion der Werften war offensichtlich die Auftragsvergabe für das Mehrzweckkampfschiff MKS 180, für das bisher 5,27 Milliarden Euro veranschlagt sind. Die Schiffe sollen weltweit einsetzbar sein, Ziele in der Luft, über und unter Wasser bekämpfen und Landeinsätze unterstützen können. Es ist der größte Marineauftrag dieser Art in der Geschichte der Bundeswehr. Das Bundesverteidigungsministerium hatte im Januar bekannt gegeben, den Auftrag an die niederländische Werft ‚Damen Shipyards‘ zu vergeben, welche die 4-6 Schiffe auf dem Gelände der Lürssen-Tochter ‚Blohm + Voss‘ in Hamburg bauen will.

‚German Naval Yards‘, die sich mit TKMS als Subunternehmerin ebenfalls um den Auftrag bewarb, leitete daraufhin rechtliche Schritte ein und hätte den Baubeginn für längere Zeit verzögern können. Ebenfalls am 14. Mai hat ‚German Naval Yards‘ den Nachprüfungsantrag bei der Vergabekammer des Bundes zurückgezogen. Somit ist nun ein Rechtsstreit abgewendet und gleichzeitig kann an zwei Standorten produziert werden (Hamburg/Kiel). Allerdings steht die Zustimmung der Kartellbehörde zum Zusammenschluss noch aus – die Haushaltsfreigabe des Deutschen Bundestags für eine 25 Millionen-Euro-Vorlage als Basis für die Vertragsunterzeichnung zum Baubeginn des MKS 180 ebenfalls.

"Mit diesem strategischen Zusammenschluss wollen wir auch aktiv dazu beitragen, die Auswirkungen der durch die gegenwärtige Corona-Pandemie entstandenen Herausforderungen im Schiffbau gemeinsam zu meistern und Arbeitsplätze und Technologiefähigkeit für den nationalen Standort langfristig zu sichern“, wird Friedrich Lürßen von der ‚Lürssen-Gruppe‘ im Hamburger Abendblatt vom 15. Mai zitiert. Die Stärkung des nationalen Marineschiffbaus entspräche den Zielvorgaben der Bundesregierung. So war die Bundesregierung frühzeitig durch den Maritimen Koordinator aus dem Bundeswirtschaftsministerium, Norbert Brackmann (CDU) in die Konsolidierungsgespräche involviert gewesen. Er hat den Prozess maßgeblich begleitet. Wie schon Ihre Vorgänger*innen Karl-Theodor zu Guttenberg und Ursula von der Leyen hat Bundesverteidigungsministerin Annegret Kramp-Karrenbauer (alle CDU/CSU) die Planung und den Bau des MKS 180 massiv forciert.

Ausrüstung und Fähigkeiten des MKS 180 sind passgenau ausgerichtet auf laufende Auslandseinsätze mit Beteiligung der Bundesmarine wie der EU NAVFOR Somalia am Horn von Afrika, verstärkte Manöver in der Arktis und auch die Marinemission Irini, mit der nicht nur das UN-Waffenembargo gegen Libyen überwacht wird, sondern die auch zur Ausbildung der libyschen Küstenwache und zum ‚Kampf gegen Menschenschmuggel‘ dienen soll. Anders gesagt: Neben der Bekämpfung von Piraterie ist die Abwehr von Geflüchteten und das Vorgehen „gegen die potenzielle Bedrohung durch ausländische Ubootflotten und Luftwaffen“ (German Naval Yards-Chef Jörg Herwig im bundeswehr-journal am 15. März 2019) vorgesehen.

Die Fraktion DIE LINKE in der Bremischen Bürgerschaft hält die Pläne für das MKS 180 aus den genannten Gründen für haushalts- und sicherheitspolitisch fatal und fordert daher dazu auf, der Finanzierung nicht zuzustimmen. Zudem sehen wir die geplante Fusion der ‚Lürssen-Gruppe‘ mit ‚German Naval Yards‘ sehr kritisch, weil auf diesem Weg dem Marineschiffbau deutlich mehr Gewicht verliehen wird. Das Ziel einer Umstellung auf zivile Produktion rückt so in noch weitere Ferne.

Bremen, den 15. Juni 2020