

# Großes Rad in Bremerhaven

Dieter Petram steht ungerne still – ob als Werftunternehmer oder Immobilieninvestor

VON VOLKER KÖLLING

Schon die Fahrt zu Dieter Petrams Schaltzentrale an der Westseite des Neuen Hafens in Bremerhaven führt vorbei an seinen Projekten: Im Hotelneubau des Auswandererhaus-Betreibers Andreas Heller steckt Petram-Geld. Es soll das erste Haus am Platz werden. Zur Bedingung für seinen Einstieg machte er, dass es ganz oben eine Lounge gibt. „Dieser Ausblick hier ist doch einmalig für eine Bar“, sagt Petram. Gerade ist Richtfest gefeiert worden.

Petrams nächster Coup ist nur ein paar Hundert Meter entfernt: „Port Marina 26“, hier entstehen 144 Eigentums- und Mietwohnungen in fünf Gebäudekomplexen. Der zum Immobilienkaufmann mutierte Werftbesitzer investiert mit Partnern rund 30 Millionen Euro. „Wir bekommen hier die erste geschlossene Wohn-Ressortanlage in Bremerhaven. Man fährt durch ein geschlossenes Tor in eine Tiefgarage und über einen Fahrstuhl direkt in seine Wohnung.“ Gäste kommen nur an einem Consierge vorbei in diese exklusive Wohnwelt.

Dieter Petram wird in diesem Jahr 66. Andere gehen dann in Rente. Anders Petram: Der frühere Eigentümer der Lloyd-Werft steckt sein Geld aus dem Verkauf des Unternehmens an die asiatische Genting-Group in Vorzeige-Bauprojekte. Als Genting 2015 bei ihm anrief und wissen wollte, ob er nicht auch seine restlichen fünfzig Prozent an der Lloyd-Werft verkaufen wolle, habe er eine unruhige Nacht gehabt, sagt er: „Da sind mir drei Sachen eingefallen, die ich mit all dem Geld machen könnte. Mit Ruhestand hatten all diese Ideen nichts zu tun.“

Petram hat sich mit viel Energie in der Ellbogenwirtschaft des

Hafens durchgesetzt. Dabei bestimmte sein Vater für ihn, dass er eine Lehre zum Holzbootsbauer bei der legendären Bremer Yachtwerft „De Dood“ anfing. Später lernt Petram bei Burmester an der Lesum weiter. Mit 18 beginnt er das Schiffbau-Studium – als jüngster Student seines Faches an der Hochschule Bremen. „Dann starb mein Vater von heute auf morgen bei einem Autounfall. Und für mich war es mit 21 gar keine Frage, dass ich nun die Mutter und die Familie zu ernähren hatte.“ Ein paar Tage nach der Tragödie steht Petram mit dem Schweißgerät des Vaters im Hafen und bietet seine Dienste an.

„In jeder Krise steckt der Beginn von etwas Neuem.“

Dieter Petram

1972 gibt es Arbeit satt. Mit zwölf Mann arbeitet er auf der Brand-Werft in Oldenburg. Die Kollegen sind Kumpel, er schwitzt als junger Chef mit. Stauereien aus Bremen fragen ihn, ob er diese merkwürdigen Kisten an Deck festmachen könne. Petram und seine Leute werden Spezialisten fürs Laschen von Containern. Die Seebeckwerft – 1978 noch im Besitz des Krupp-Konzerns – ruft an und fragt, ob er binnen vier Tagen ein „Vollcontainerschiff“ von Zwanzig-Fuß-Containern auf Vierzig-Fuß-Container umrüsten kann. Petram kann und ist jetzt Haus- und Hof-Schweißbetrieb für Bremerhavens Werften.

Die Lloyd-Werft lernt Petram Weihnachten 1979 kennen. Kurz zuvor ist er Mitgesellschafter eines Docks, das die Seebeckwerft aus bilanztechnischen Gründen verkauft, aber weiternutzt. Das ist die Geburtsstunde der Reparaturwerft Bredo, die heute der Petram-Familie zusammen mit der Rönner-Familie gehört, der zweiten Bremerhavener Werften-Familiendynastie.

1987 sichert sich Petram am Bremerhavener Fischereihafen unweit der Bredo-Werft ein Grundstück und zieht mit seiner Firma endgültig in die Seestadt um. 1989 erwirbt er die Lühring-Werft in Brake, 1995 die vormals staatlichen Motorenwerke Bremerhaven. Petram kauft wie immer billig, treibt Geld auf mitten in der Werftenkrise. Vor den Werkstoren: Die roten Fahnen der IG Metall und protestierende Gewerkschafter.

Für die Kredite habe er mit seinem eigenen Namen eingestanden. „Man kriegt doch für eine Werft kein Geld mehr bei der Bank. Da war doch irgendwann keine mehr, die nicht schon mindestens einmal pleitegegangen war“, erzählt Petram. Er ist stolz darauf, dass er noch keine Firmenpleite zu verantworten hat, und führt das auch auf seine Härte gegenüber seinen Belegschaften zurück: In guten Zeiten hätten die Werften der IG Metall folgen können. „Aber in den schlechten Zeiten bricht einem eine 35-Stunden-Woche das Genick. Da stehen im Vergleich die Asiaten schon um

6.30 Uhr ausgerüstet am Schiff und fegen nach 17 Uhr noch ihren Arbeitsplatz zusätzlich zu ihrer 48-Stunden-Woche.“

Dem Mann aus dem Hafen, der gern Einstecktücher im Sakko trägt, macht es nichts aus, sich mit solchen Aussagen unbeliebt zu machen. Er hat zu viele kommen und gehen gesehen – und vom Gehen profitiert: „In jeder Krise steckt der Beginn von etwas Neuem. Ohne Krise sind die Menschen nicht bereit, sich zu verändern. Wir haben heute kein Erkenntnisproblem, sondern ein Umsetzungsproblem auch in der Politik. Die Welt bewegt sich, und wer sich nicht mit bewegt, der wird untergehen.“ Es ist das Petramsche Glaubensbekenntnis.

Inzwischen fragen sich viele, ob ein neuerlicher Einstieg Petrams in die Lloyd-Werft nicht Arbeitsplätze für Bremerhaven sichern würde. Denn Genting lässt alle Kreuzfahrtschiffe auf seinen Ostwerften bauen, während bei der Lloyd-Werft mehr als hundert Jobs wegfallen.

Was nicht nach außen gedrungen ist: Die Dock-Allianz, die Petram und seine Partner geschmiedet haben, funktioniert weiterhin. „Gerade hatten wir bei der MWB Anfragen für zwei tiefgehende Schiffe, die wir nur in den Kaiserdocks der Lloyd-Werft mit ihrem Tiefgang bedienen können“, sagt Petram. „Die Lloyd-Werft hatte Anfragen von zwei kleineren Schiffen, die wir nun bei der MWB bedienen.“ Bremerhaven ziehe mit sechs Docks im Kaiserhafen und vier Docks im Fischereihafen doppelt so viele Schiffe in die Seestadt, als wenn jeder seine Docks für sich manage. Auch Arbeitskräfte werden mitunter hin und her verliehen. Also muss Petram die Lloyd-Werft gar nicht besitzen. Der 65-Jährige lächelt: „Warum soll ich eine schicke Wohnung kaufen, wenn ich sie auch günstig mieten kann?“

Im Gang seines Büros hängt ein Foto, das ihn zusammen mit Genting-Chef Tan Sri Lim Kok Thay zeigt. Petram lässt nicht zu, dass schlecht über den Multimilliardär geredet wird: „Die haben blühende Landschaften versprochen, und das wird zutreffen für die Ostseewerften. Die Asiaten sind mehr als zehntausend Kilometer von uns entfernt, Wismar und Bremerhaven sind für die Nachbarstädte.“ Die Lloyd-Werft sei im Vergleich zu den modernen Ostwerften eine Freilichtmuseum mit historischen Dockanlagen. Was den Auftragsmangel bei der Lloyd-Werft angehe, wisse er von manchen, die enttäuscht seien, weil sie „auch in Zukunft noch gebraucht werden und jetzt keine satten Abfindungen bekommen“.

Wieder so ein typischer Petram-Kraftspruch. Doch gleich darauf wird er nachdenklich: Die Lloyd-Werft werde „ganz sicher noch von Genting gebraucht. Ich glaube, dass man die Ausstattung der Kreuzfahrtschiffe hier in Bremerhaven vornehmen wird, weil wir das hier können.“ Man müsse sich nur die Auslastung der übriggebliebenen deutschen Werften vor Augen führen – Lürssen, Abeking & Rasmussen, Fassmer, Meyer. „An der deutschen Küste brennt in den nächsten Jahren die Hecke“, sagt Petram. „Und das werden auch wir in Bremerhaven zu spüren bekommen.“

