ISSN 1611-1583
Nr. 3 / 30. Jahrgang
September 2015
14.00 €

# Waterkant

Umwelt + Mensch + Arbeit in der Nordseeregion

www.waterkant.info

im 30. Jahrgang

## 9. Nationale Maritime Konferenz

Schiffbau: Verstaatlichen? Seite 9

Seeleute: Alle Mann von Bord! Seite 13

Unsere Themen

**Offshore-Terminal Bremerhaven:** Kein Bedarf und kein Geld Seite 17

**Elbfähre Cuxhaven-Brunsbüttel:** Neuer Versuch, neue Chance Seite 19

**Vertiefungen von Weser und Elbe:** EuGH legt Hürden hoch Seite 21

**Werra-Weser-Versalzung:** „Weiter wie bisher“ geht nicht Seite 27

**Fracking:** Umwelt- und Gesundheitsrisiken für schnellen Profit Seite 29

Die Flucht der Meyer Werft vor der Mitbestimmung ist kein Einzelfall

# Verstaatlichen wäre eine gute Idee

Von Christoph Spehr

**Es war ein Paukenschlag für die deutsche Werftenlandschaft: Im Juni wurde bekannt, dass die Meyer-Gruppe als größtes Schiffbauunternehmen ihren Konzernsitz nach Luxemburg verlegt. Dabei gehe es gar nicht vorrangig um die Steuern, so Konzernchef Bernard Meyer. Man wolle vor allem keinen Aufsichtsrat mit Arbeitnehmer-Beteiligung. Das wirft ein Schlaglicht auf eine verbreitete Unternehmensphilosophie, die volkswirtschaftlich nicht mehr tragbar ist.**

Die Krise begann mit einem Gespräch im vertrauten Kreis. Am 4. Juni 2015 spricht Bernard Meyer, geschäftsführender Gesellschafter der Meyer Werft, in Hannover mit dem niedersächsischen Ministerpräsidenten Stephan Weil, dessen Wirtschaftsminister Olaf Lies und der SPD-Fraktionsvorsitzenden Johanne Modder. Dabei eröffnet Meyer den Dreien, dass er den Hauptsitz des Konzerns nach Luxemburg verlegen werde. Ende Juni erfährt die Öffentlichkeit von den Plänen. Die Landesregierung äußert sich „überrascht und verärgert". Daraufhin findet ein Krisentreffen zwischen Werft und Landesregierung am 1. Juli statt, dessen Ergebnis angeblich ein „Moratorium" ist: Bis September sollten keine weiteren Schritte zur Verlegung unternommen werden, bis dahin würden Gespräche über eine andere Lösung geführt. Dieses Moratorium verläuft jedoch ohne Ergebnis. Das einzige Zugeständnis, das Meyer macht, ist die Zusicherung, die kriselnden Nordseewerke in Emden (seit Mai in Insolvenz) mit Aufträgen der Meyer Werft zu versorgen. Die öffentliche Vermutung, hier finde ein Ablasshandel statt, weist die Landesregierung zurück.

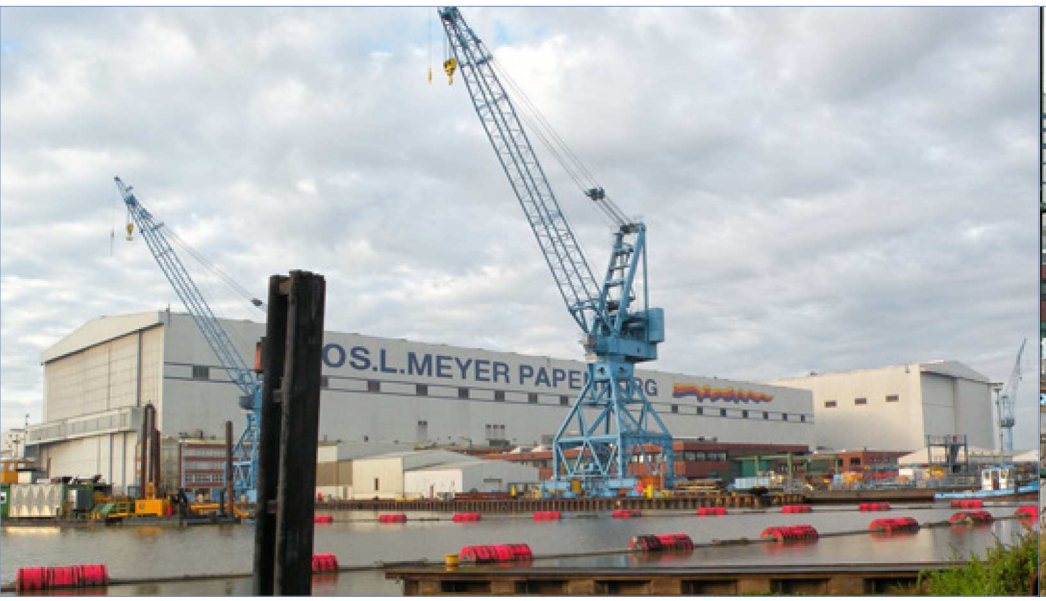
An der Verlegung des Konzernsitzes nach Luxemburg ändert sich indes nichts. Meyer erklärt in der Öffentlichkeit, es gehe ihm nicht um Steuerflucht. Dafür legt er sogar ein Gutachten vor, aus dem die Presse zitiert, die neue Konzernstruktur sei „für ein Steuersparmodell ungeeignet". Wichtig sei ihm vielmehr, die Gründung eines Aufsichtsrats zu vermeiden. Denn nach deutschem Recht ist dies für Unternehmen mit mehr als 500 Beschäftigten zwingend. Dabei muss die Arbeitnehmerbank bei 500-2000 Beschäftigten mit einem Drittel der Sitze beteiligt werden, bei mehr als 2000 Beschäftigten mit der Hälfte der Sitze, einschließlich unternehmensunabhängiger Vertreter der Gewerkschaft. Das schade der Flexibilität, die im Werftengeschäft unerlässlich sei, behauptet Meyer. In Luxemburg gibt es derartige Bestimmungen nicht.

Einige Irritation herrscht darüber, ob und wann genau denn nun seitens Meyer Fakten geschaffen worden seien – nach dem Moratorium, während des Moratoriums oder schon viel früher? Noch während des Moratoriums winkten Vertreter der IG Metall ab. Hartmut Geiken, Chef des IGM-Bezirks Küste, verlautbarte im August: „Da ist einfach nichts mehr möglich. Das Unternehmen sitzt nicht mehr in Deutschland und damit ist rechtlich für uns nichts mehr zu machen." Thomas Gelder, IGM-Vorsitzender im Bezirk Leer-Papenburg, sagte: „Das Ding in Luxemburg ist faktisch scharf geschaltet."

Die Presse mutmaßte, die rechtliche Verlagerung sei schon längst passiert, möglicherweise mehr als ein halbes Jahr, bevor die Pläne bekannt wurden. Denn bereits im Dezember 2014 existierten drei Gesellschaften Meyers in Luxemburg: Die „Meyer Werft Verwaltungs GmbH", die „Neptun Industrie Holding GmbH" und die „Meyer Neptun GmbH" – Letztere bereits ausgestattet mit 360 Millionen Euro Kapital. Das wäre insofern pikant, als die Meyer Werft und die niedersächsische Landesregierung, unter Beteiligung der IGM und des Betriebsrats, im Januar 2015 den „Standortsicherungsvertrag" für Papenburg unterzeichnet hatten und im März 2015 der „Masterplan

*Das Gelände der Papenburger Meyer Werft (links), deren Erweiterungen wiederholt mit EU-Hilfen für Infrastrukturmaßnahmen subventioniert wurden.*

Fotos (2): Thomas Schumacher



Ems“ beschlossen wurde, an dem die Werft großes Interesse hat. Der Kreistag Leer, der diesem Masterplan – wie berichtet – erst nach langem Hin und Her zustimmte, hätte sich möglicherweise anders entschieden, wenn die Verlegungspläne schon öffentlich gewesen wären. In diese Richtung äußerte sich auch Wirtschaftsminister Lies nach Ablauf des Moratoriums: „Von dem längst erfolgten Schritt der Verlegung haben wir erst mehr als ein halbes Jahr später über die Medien erfahren, erst nachdem wichtige Entscheidungen mit weitreichenden Verpflichtungen des Landes wie dem Standortsicherungsvertrag und dem Masterplan Ems schon getroffen waren.“

Vielleicht war man seitens der Politik aber auch froh über den Befund, dass man sich nur noch aufregen, aber nichts mehr machen konnte? Firmenchef Bernard Meyer verstand die ganze Aufregung ohnehin nicht. Es ändere sich doch nichts: Die Werften blieben in Papenburg und in Rostock, mehr als den zentralen Einkauf wolle man über die Luxemburger Holding gar nicht machen, und einen Aufsichtsrat hatte es ja schließlich bisher auch nicht gegeben. Und damit alles so bleibt, wie es ist, müsse halt die Holding in Luxemburg sitzen. Insbesondere jetzt, da man die finnische Turku-Werft dazugekauft habe. Die FDP schickte eine Kleine Anfrage im Landtag hinterher mit der treuherzigen Frage: „Was ist an der unternehmerischen Entscheidung aus betriebswirtschaftlicher Sicht unklug?“

War also alles längst gelaufen oder passierte es ungerührt während des „Moratoriums“? Wie es aussieht, stimmt beides. Der Prozess der Verlagerung wurde bereits 2014 eingeleitet, vermutlich nach eingehender Planung mit einer Wirtschaftsberatung, die das neue Konzerndesign entwickelte. Damals entstand bereits die „Meyer Neptun“ Luxemburg, der das Stammkapital übertragen wurde. Abgeschlossen wurde der „Umzug“ aber erst im Juli und August 2015, direkt während des „Moratoriums“. Meyer hatte höflich akzeptiert, dass die Politiker irgendeine Form von Handeln darstellen mussten, war aber zu keinem Zeitpunkt von seinem Zeitplan abgewichen. Am 13. Juli übertrug er die Führung der Meyer Werft an eine Luxemburger Verwaltungsgesellschaft, am 13. August die Führung der Rostocker Neptun Werft an die „Neptun Industrie Holding“ (NIR), ebenfalls Luxemburg.

Der Umbau der Meyer-Gruppe könnte programmatischen Charakter haben für die deutsche Werftenlandschaft. Die Meyer Werft ist nicht irgendwer. Sie ist derzeit – neben ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS), den ehemaligen Kieler Howaldtswerken (HDW) – die größte deutsche Werft mit rund 3300 Beschäftigten und einem Jahresumsatz von 1,3 Milliarden Euro (Konzernbilanz 2013). Standorte sind Papenburg (Meyer), Rostock (Neptun) und Turku (Turku). Im Unterschied zu TKMS, wo mittlerweile vor allem Militärschiffe entstehen, baut die Meyer Werft zivile Fahrzeuge: Hauptsächlich Kreuzfahrtschiffe, aber auch Tankschiffe für Flüssigerdgas (LNG). Die Auftragslage ist derzeit gut: Vier Kreuzfahrtschiffe für Costa Crocière, zwei in Papenburg und zwei in Turku, sollen bis 2020 gebaut werden – alle mit Flüssigerdgas-Antrieb.

### Aus dem „Unternehmensregister“, Handelsregister-Einträge:

**Amtsgericht Osnabrück Aktenzeichen: HRA 204138**
Bekannt gemacht am: 13.07.2015 19:01 Uhr
In () gesetzte Angaben der Anschrift und des Geschäftszweiges erfolgen ohne Gewähr:

**Veränderungen**
13.07.2015
HRA 204138: MEYER WERFT GmbH & Co. KG, Papenburg, Industriegebiet Süd, 26871 Papenburg.
Ausgeschieden als Persönlich haftender Gesellschafter:
Meyer Werft Verwaltungs-GmbH, Papenburg (Amtsgericht Osnabrück HRB 121225).
Eingetreten als Persönlich haftender Gesellschafter:
Meyer Werft Verwaltungs-GmbH, Luxemburg / Luxemburg (Handelsregister Luxemburg B 193173), mit der Befugnis, im Namen der Gesellschaft mit sich im eigenen Namen oder als Vertreter eines Dritten Rechtsgeschäfte abzuschließen.

**Amtsgericht Rostock Aktenzeichen: HRA 3321**
Bekannt gemacht am: 13.08.2015 21:59 Uhr
In () gesetzte Angaben der Anschrift und des Geschäftszweiges erfolgen ohne Gewähr:

**Veränderungen**
13.08.2015
HRA 3321:NEPTUN INDUSTRIE GmbH & Co. KG, Rostock, Werftallee 13, 18119 Rostock.
Ausgeschieden als Persönlich haftende Gesellschafterin:
NEPTUN Meyer Verwaltungs GmbH, Rostock (Amtsgericht Rostock HRB 9354).
Eingetreten als Persönlich haftende Gesellschafterin:
NIR Holding GmbH, Luxemburg / Luxemburg (Handelsregister Luxemburg B 193155), mit der Befugnis, im Namen der Gesellschaft mit sich im eigenen Namen oder als Vertreter eines Dritten Rechtsgeschäfte abzuschließen.

*Die Handelsregisterauszüge aus Osnabrück und Rostock vom Sommer dieses Jahres dokumentieren: Die Eintragungen erfolgten während des mit der Regierung vereinbarten »Moratoriums«.*

Noch 2013 war der Meyer-Konzern in typischer Weise aufgespalten in eine zentrale Beteiligungsgesellschaft, den eigentlichen Mutterkonzern „Meyer Neptun GmbH“ mit Sitz in Rostock, und in zwei Betriebsgesellschaften, die „Meyer Werft GmbH“ in Papenburg und die „Neptun GmbH“ in Rostock. Die verbreitete Konstruktion, Werftkonzerne in Beteiligungsgesellschaft (der die Vermögenswerte gehören) und Betriebsgesellschaften (bei denen die Arbeitnehmer beschäftigt sind) zu trennen, dient dem Zweck, das Kapital vor dem Risiko zu schützen und dieses Risiko auf die Beschäftigten abzuwälzen. Denn die Betriebsgesellschaften sind die eigentlichen Werftbetriebe, die Auftragnehmer und die Arbeitgeber, während ihnen die Besitzgesellschaft die Anlagen nur leiht. So können die Betriebsgesellschaften gegebenenfalls in Konkurs geschickt werden, ohne den eigentlichen Wertbestand des Konzerns (und der Eigentümer) zu gefährden.

Diese Struktur gab sich 2012 auch die Lloyd Werft in Bremerhaven. Die Umsetzung der Beschäftigten in die neu gegründete Betriebsgesellschaft wurde gleich noch für ein paar Lohnabsenkungen genutzt, begründet mit der schwierigen wirtschaftlichen Lage der Werft – im Jahr zuvor hatte man noch üppige Gewinne ausgeschüttet und die Werft ökonomisch leer gezogen. Die Struktur Beteiligungsgesellschaft-Betriebsgesellschaft war der sinnfällige Ausdruck der Privatisierung von Gewinnen und der Sozialisierung von Verlusten. Sie passte zu einem Markt, der in traditioneller Weise von „Schweinezyklen“ aus Boom und Krise geprägt war und von einem hohen Vorfinanzierungsrisiko. Es war die Struktur von Unternehmen, die nach den Katastrophen der deutschen Werftindustrie und der Schifffahrtskrise 2009 übriggeblieben waren, die mitnahmen was sie konnten und beständig nach Kniffen suchten, den Hals günstig aus der Schlinge zu ziehen, wenn gerade nichts ging.

Das ändert sich jetzt. Der Umbau der Meyer-Gruppe zielt auf eine andere Struktur. Zuerst übertrug die Betriebsgesellschaft den Werftgesellschaften in Papenburg und Rostock die Anlagen zurück, so dass der Dachkonzern nur die Anteile hielt. Dann baute sie beide in

GmbH & Co.-Kommanditgesellschaften um, bei denen die Kapitaleinlage vom Mutterkonzern kommt, aber die Firmenleitung von einer eigenen Verwaltungs-GmbH besorgt wird. Und als dritten Schritt transferierte sie den Mutterkonzern und beide Verwaltungs-Gesellschaften nach Luxemburg. Die Gesellschafter sind letztlich überall dieselben, Bernard Meyer und Jan Meyer, es ist ein reiner Familienbetrieb mit 100-prozentigen Tochterbeziehungen. Aber es ist der Umbau in eine globalisierungs- und finanzmarktorientierte Struktur, mit der Holding als Leitung eines internationalisierten Konzerns – die gleichzeitig mit der Alleinentscheidung des Firmenchefs auf allen Ebenen verbunden ist. Man kann sich gut vorstellen, wie Bernard Meyer das in Auftragsverhandlungen als besonderen Bonus verkauft: Nein, bei mir gibt es keinen Aufsichtsrat, wenn ich das so sage, wird es so gemacht, da gibt es keine Unsicherheiten.

Aber der Umbau spiegelt auch einen veränderten Markt. 2013 hatten der Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) und die fünf Küstenbundesländer beim Beratungsunternehmen PricewaterhouseCoopers (PwC) eine Studie „Zur Lage des deutschen Schiffbaus 2013“ in Auftrag gegeben. Wie das 80-seitige Gutachten optisch eindrucksvoll vorstellt, ist der Bau von Fracht- und Arbeitsschiffen zwischen 2008 und 2013 praktisch aus der deutschen Werftenlandschaft verschwunden. Zwar haben Werften wie Bremerhavens Lloyd, Hamburgs Blohm & Voss und andere sich in der jüngeren Vergangenheit ganz wesentlich mit Reparatur- und Wartungs-Aufträgen nicht nur über Wasser gehalten, sondern auch Renommee erworben. Der Neubautrend indes konzentriert sich auf Marineschiffe (TKMS), Marineschiffe plus Luxusyachten (Lürssen) oder eben Kreuzfahrtschiffe (Meyer-Gruppe). Dieser Trend verstärkt sich weiter: Auch die Lloyd Werft hat gerade einen Großauftrag für fünf Kreuzfahrtschiffe von der Reederei Crystal Cruises an Land gezogen. Dafür müssen die Bremerhavener aber den Mutterkonzern der Reederei, die malaysische Genting Group, als Teilhaber akzeptieren. Genting ist ein global operierender Tourismus-Konzern, der in Freizeitparks und Casinos investiert und gerade ein paar Flächen in Las Vegas gekauft hat. Die Genting Group nimmt beim Lloyd-Deal die Rolle ein, die man in der Bauwirtschaft vom „Projektentwickler“ kennt: Er bringt Ressourcen und Investoren zusammen und designt das „Projekt“, in das sich die verschiedenen Player einfügen, möglichst passgenau.

**Frachtschiffe** werden bestellt, aber ihre Spezifikation hält sich in Grenzen. Aristoteles Onassis baute sein Imperium, indem er in der Flaute billig Tanker baute, weil sie schon irgendwann jemand brauchen würde. Das funktioniert mit Kreuzfahrtschiffen nicht. Sie müssen so gebaut werden, dass sie in eine spezifische Kalkulation passen. Sie sind weniger klassischer Schiffbau als Bau von Eventanlagen. Die Meyer Werft ist ganz nebenbei Deutschlands größter Theater-Bauer, niemand sonst hat so viele Theater gebaut in den vergangenen Jahren – weil Kreuzfahrtschiffe heutzutage jeweils mehrere Bühnen an Bord haben.

Frachtschiffe werden typischerweise mit 20 Prozent angezahlt, der Rest ist erst bei Ablieferung fällig. Das Finanzierungsrisiko liegt also stark auf seiten der Werft, die andererseits auch Chancen hat, ein Frachtschiff notfalls an eine andere Reederei loszuwerden. Bei Kreuzfahrtschiffen und den meisten anderen heutigen Spezialschiffen wird dagegen üblicherweise in kontinuierlichen Raten bezahlt, mehr oder weniger parallel zu den Baukosten.

Damit ändert sich die Rolle des „Werftchefs“. Er verliert seine psychologische Funktion. In alten Zeiten war es sein „Job“, unerschütterliche Zuversicht auszustrahlen, um Auftraggeber, Banken, Beschäftigte und lokale Politik bei Laune zu halten; allen immer wieder neue Zugeständnisse abzuringen und sie vom vorzeitigen Aussteigen abzuhalten, weil am Ende doch alle froh waren, wenn es wieder mal geklappt hatte. Eine gewisse Hybris und Risikobereitschaft bis hart an die Grenze des legal Zulässigen gehörten zur „Arbeitsplatzbeschreibung“. Der Typus des Unternehmenspatriarchen war in diese Rolle fest eingebaut und er konnte seinen Anspruch auf Alleinherrschaft bis zu einem gewissen Grad mit dem Verweis auf die Art des Marktes rechtfertigen. Das galt für die Führungsetagen des Bremer Vulkan bekanntlich genauso – bis zum großen Crash.

Es hat vor diesem Hintergrund etwas Symptomatisches, dass die „Meyer Neptun Sozialwerk GmbH“ (MSN) als erste den Marsch in die Steueroasen antrat. Im Juni 2013 kaufte Meyer die „MSW Verwaltungs AG“ in Vaduz, Liechtenstein, und übertrug ihr den gesamten Geschäftsbetrieb der MSN: Alle Verpflichtungen des Konzerns aus „Pensionen, Altersteilzeit und Jubiläen“ wurden transferiert. 2013 bekam das Image des Patriarchen mehrfach Risse: Im Juli starben zwei rumänische Werkvertragsarbeiter bei einem Brand in ihrer Unterkunft. Mehr als 30 rumänische und bulgarische Arbeiter waren darin untergebracht, Werkvertragsarbeiter stellten damals fast die Hälfte der Belegschaft (heute etwa ein Drittel). Von Stundenlöhnen von drei Euro war die Rede. Eine hastig aufgestellte „Sozialcharta“ beteuerte, dass „Arbeitsteilung der Werft für die internationale Wettbewerbsfähigkeit unverzichtbar“ sei, aber man künftig genauer hinsehen wolle.

**Aber** es ist die neue Struktur des Marktes, die dem Familienunternehmer alter Prägung den Todesstoß gibt. Was bei der Lloyd Werft heute ansteht, wird auch bei der Meyer-Gruppe irgendwann vor der Türe stehen: Der Projekt-Designer, der sich zugleich mit dem Auftrag auch einkaufen will, weil die Dinge heute so laufen. Ein Teil der deutschen Werften verliert allmählich den Charakter von Schiffbauunternehmen und wird der globalen Tourismus-Industrie einverleibt, mit allen Folgen, die das hat. Die Umstrukturierung der Meyer-Gruppe öffnet hierfür in gefährlicher Weise das Tor.

Der Markt für Kreuzfahrtschiffe, von dem ein Teil der Branche heute gut lebt, ist definitiv endlich. China rüstet auf und kooperiert sowohl mit dem italienischen Werftkonzern Fincantieri als auch mit der amerikanischen Carnival Cooperation für den Aufbau des Kreuzfahrtschiff-Baus. Im Großen und Ganzen ist es mehr die Erfahrung mit Innenausstattung und Design, die den deutschen Werften bei Cruisern und Yachten (einem minimalen Teil des

*Die traditionsreichen Kieler Howaldtswerke (HDW) sind Geschichte, sie gehören heute zu ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS); der Konzern ist auf Militäraufträge spezialisiert.*

Foto: Burkhard Ilschner

Schiffbau-Weltmarkts) Vorteile verschafft, weniger die technologische Innovation. Wenn Planung, Finanzierung und Koordination vermehrt aus der Hand des globalen Tourismus-Projektentwicklers kommen, wird sich dieser Vorteil verflüchtigen.

Das fällt der staatlichen Schiffbaupolitik bislang nicht so auf, da ihre Vorstellungen von Innovation ebenfalls sehr begrenzt sind. Die Branchenforen der Nationalen Maritimen Konferenz (NMK) drehen sich um Nischenmärkte, Finanzierungskonzepte, immer wieder um Hoffnungen auf Offshore- und Tiefseebergbau-Spezialequipment, und selbstverständlich immer wieder um mehr staatliches Geld für Forschung und Entwicklung, Risikoabsicherung und Infrastruktur. Bezüglich der Strategien dominiert eine gewisse Halsstarrigkeit. Weder die Umbewertung der Entwicklungspotenziale zwischen Offshore- und Onshore-Windenergie wird zur Kenntnis genommen noch die Tatsache, dass deutsche Anbieter auch bei Tiefsee-Förderschiffen bislang ohne Chance sind. Auch auf die weitere Militarisierung der EU-Grenzsicherung und der Schifffahrt überhaupt wird gesetzt („maritime Sicherheit“ als „Innovationsschmiede“).

Die eigentlichen Trends werden verpasst. Anforderungen an Nachhaltigkeit, Klimaschutz und soziale Standards werden in den nächsten Jahren zunehmend an Gewicht gewinnen. Die Internationale Seeschifffahrts-Organisation der UNO (International Maritime Organization, IMO) drängt auf niedrigere Emissionswerte. Das wird nicht nur die Antriebe verändern, sondern – sobald auch Emissionen bei der Herstellung einbezogen werden – auch den Schiffbau revolutionieren. Die „Shipbreaking Platform“ mobilisiert gegen die unhaltbaren Zustände auf den Abwrack-Werften in Pakistan, Indien und Bangladesh und fordert eine Lebenszyklus-Betrachtung, bei der Schiffe von vornherein so gebaut werden, dass sie ungefährlich und mit geringen Umweltbelastungen auch wieder zerlegt werden können (viele wissen es nicht und andere haben vergessen, dass eben dafür bereits vor mehr als 20 Jahren detaillierte Konzepte erarbeitet worden sind – am Schiffbaustandort Bremen, wo Kollegen der Vulkan Werft das „umwelt- und sozialverträgliche Schiff“ entwickelten). Eine Reihe von multinationalen Konzernen (darunter H&M, Volkswagen, Philips, Volvo) drängt inzwischen die Reedereien, ihre Abwrackpraxis offenzulegen und zu korrigieren, weil sie ihre Produkte sonst nicht mehr bei ihnen transportieren würden. Das sind nur zwei Beispiele für die völlig neuen Herausforderungen, die sich stellen.

Die betriebliche Innovationsstrategie von heute ist dem nicht gewachsen. Die Innovationsphilosophie des deutschen Schiffbaus befindet sich in einer ähnlichen Sackgasse wie die Automobilbauindustrie. Innovation beschränkt sich auf die Frage: Gibt es nicht irgendetwas Aufwändiges, Teures, was wir zusätzlich noch einbauen können? Strukturelle Innovation, die Lebenszyklen ebenso im Blick hat wie Umweltfolgen und Arbeitsbedingungen, ist Mangelware. Und die veränderte Marktlage macht es nicht besser. Auch die multinationalen Auftraggeber haben wenig Lust, bei ihren Luxuslinern für irgendetwas anderes zu bezahlen als die präzise kalkulierte Herstellung – wer beim nächsten Mal vielleicht woanders kauft, hat kein Interesse, betriebliche Innovation mitzufinanzieren.

*Außen bunt, innen Theater und Entertainment: Meyers Kreuzfahrtschiffe – hier die „Norwegian Breakaway“ – sind immer mehr zu schwimmenden Eventanlagen geworden.*

Foto: Thomas Schumacher

Es wäre also Zeit für den Staat. Teile der deutschen Schiffbauindustrie zu verstaatlichen, wäre eine hervorragende Idee.

- Erstens lehrt das Beispiel der Meyer-Gruppe: Wer nicht mindestens eine öffentliche Sperrminorität im Konzern hat, kann sich gegen Abwanderung nicht wehren.
- Zweitens: Wer nicht im Konzern drin sitzt, erfährt alles erst, wenn es längst zu spät ist.
- Drittens: Wer heute öffentlich in Schiffbau-Standorte investiert (und das wird den betreffenden Kommunen und Küstenländern heute beständig abverlangt), muss seine Investition auch durch Beteiligung schützen – dazu gehen auch große private Auftraggeber längst über.
- Viertens: Eine Phase struktureller Innovation, die dem Schiffbau möglicherweise sogar wieder eine Perspektive auf den Transportschiffmärkten verschaffen kann, erfordert konzentrierte Anstrengungen, die von den Betrieben nicht von selbst geleistet werden.
- Fünftens: Die Einbindung in eine nationale Schiffbau-Strategie, die Kooperation statt Konkurrenz realisiert, kann ohne öffentliche Beteiligung an den Unternehmen nicht erzwungen werden.

Verstaatlichung wäre übrigens eine ganz reale Möglichkeit, die rechtliche Abwanderung der Meyer-Gruppe nach Luxemburg zu blockieren. Verstaatlichung ist durch das Grundgesetz abgesichert; die einzigen Einschränkungen sind: Es muss ein öffentliches Interesse geben, das anders nicht erfüllt werden kann; Verstaatlichung muss durch ein Gesetz erfolgen; und die Entschädigung muss geregelt sein. Man erinnere sich an 2009. Damals beschloss der Bundestag – nach dem Prinzip „Was muss, das muss“ – in Windeseile das „Rettungsübernahmegesetz“. Es ermächtigte die Bundesregierung, kriselnde Banken zu verstaatlichen, indem die Aktionäre enteignet werden. Ein „Abwanderungsverhinderungsgesetz“, um öffentliche Standortinvestitionen vor der Gefahr der Entwertung zu schützen, wäre auch zur Erzwingung einer Mindestbeteiligung an den Werften ohne weiteres möglich.

Bleibt noch eine Frage: Warum hatte die Meyer-Gruppe eigentlich bisher keinen Aufsichtsrat? Gesetzlich wäre es längst vorgeschrieben gewesen. Damit ist sie aber kein Einzelfall. Wie man einer Studie über „Umgehung des Drittelbeteiligungsgesetzes in Industrieunternehmen“ von 2009 entnehmen kann, haben 40 Prozent aller deutschen Unternehmen, die unter die Vorschrift zur Drittelbeteiligung fallen, trotzdem keinen Aufsichtsrat. Es wird einfach nicht gemacht – und niemand geht rechtlich dagegen vor. Familienunternehmen sind für die „Aufsichtsratslücke“ besonders anfällig. Die rechtswidrige Verteidigung der Alleinherrschaft – und dementsprechend auch der innovationstechnische Scheuklappen-Blick – ist demnach nicht nur bei den Werften bislang ungebrochen. ◀