



Der ehemalige Reeder Niels Stolberg vor Gericht:
Welche Lehren aus dem „Beluga“-Absturz sind nötig? Seite 7

Interview: „Beluga war wie ein UFO in Bremen“ Seite 11

Unsere Themen
Puzzle Themen

Schiffsbesetzungsverordnung: Solidarität für Seeleute! Seite 15

EU-Parlament: „Port Package III“ muss vom Tisch! Seite 17

Mega-Containerschiffe: Havarie – in Theorie und Praxis Seite 19

Cyanobakterien: Riskante Wunderwerke der Natur Seite 23

Natura-2000-Netzwerk • „Küstenautobahn“ A 20 • Kali-Bergbau

Impressum

HERAUSGEBER

Förderkreis WATERKANT e. V.

SITZ DES VEREINS

D-48282 Emsdetten, Grevenener Damm 97

BANKVERBINDUNG + SPENDENKONTO

Ostfriesische Volksbank eG

BLZ: 285 90075

BIC: GENODEF1LER

Konto: 410 200 3000

IBAN: DE32 2859 0075 4102 0030 00

VERANTWÖRL. I. SINNE DES LPG-NRW § 8 II

Burkhard Ilschner, D-27628 Sandstedt

KONTAKTANSCHRIFT

Redaktion WATERKANT

Offenwardener Straße 6

D-27628 Sandstedt

Tel.: 0 47 02 / 92 00 94 (bitte vormittags)

Fax: 0 47 02 / 92 00 93

E-Mail: buero@waterkant.info

Internet: www.waterkant.info

SATZ, LAYOUT & ABOVERWALTUNG

okay druckbetreuung, Volkmar Kayser

Kirchringstraße 2/12

D-26736 Krummhörn-Loquard

Tel.: 0 49 27 / 187 97 75

Fax: 0 49 27 / 187 97 78

E-Mail: abo@waterkant.info

DRUCK

Saxoprint GmbH, 01277 Dresden

BEZUG

Einzelpreis 14,00 Euro zzgl. Versand.

Jahresabonnement 50,00 Euro inkl. Versand.

Schüler, Studenten, Azubis, Hartz-IV-Empfänger die Hälfte.

Für Mitglieder des Fördervereins ist der

Bezugspreis im Mitgliedsbeitrag enthalten.

COPYRIGHT ETC.

© Alle Rechte vorbehalten, dies gilt insbesondere für Nachdruck, Kopie, Verleih, Übertragung auf elektronische Speichermedien, Internet-Einsatz. Jede öffentliche Nutzung und Verbreitung ist nur nach vorheriger Absprache mit und Erlaubnis durch Herausgeber oder Redaktion gestattet.

Sämtliche Inhalte stehen ausschließlich zum privaten oder nichtkommerziellen Gebrauch zur Verfügung. Jede gewerbliche Nutzung der Inhalte ist unzulässig.

Alle Rechte am Titel WATERKANT inkl.

Untertitel »Umwelt + Mensch + Arbeit in der Nordseeregion« bei Burkhard Ilschner, D-27628 Sandstedt.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Herausgeber oder der Redaktion wieder. Für unverlangt eingesandte Beiträge wird keine Gewähr übernommen, Rücksendung erfolgt nur, wenn Rückporto beigelegt ist.

Unser Druckpartner:

Inhaltsverzeichnis

BURKHARD ILSCHNER UND CHRISTOPH SPEHR

Der ehemalige Reeder und gehypte Vorzeige-Unternehmer Niels Stolberg vor Gericht:

Welche Lehren aus dem „Beluga“-Absturz sind nötig? Seite 7

INTERVIEW MIT DEM BREMER REPORTER RAINER KAHR

„Beluga war wie ein UFO in Bremen“ Seite 11

PEER JANSSEN

Petition gegen die Ausflagging – und gegen die Kungelei von Reedern und Ministerium

Solidarität für Seeleute! Seite 15

BURKHARD ILSCHNER

Neuer Vorstoß zur Deregulierung der europäischen Hafenpolitik

„Port Package III“ muss vom Tisch! Seite 17

KLAUS-RÜDIGER RICHTER

„CSCL Indian Ocean“ auf Grund, Debatte über Risiken von Mega-Containerschiffen

Havarie – in Theorie und Praxis Seite 19



Sie sind als „Blaualgen“ bekannt, obwohl sie Bakterien sind, sie machen Schlagzeilen wegen sommerlich starker Vermehrung mit Giftfreisetzen in flacheren Gewässern. Aber der Ruf von „Cyanobakterien“ ist schlechter als verdient.

GISELA GERDES

Cyanobakterien – gefährlich „dank“ menschlichen Fehlverhaltens

Risikante Wunderwerke der Natur. Seite 23

KIM C. DETLOFF

Scharfe Kritik an Verordnungsentwürfen für Natura-2000-Netzwerk in Nord- und Ostsee

Echte Schutzgebiete sehen anders aus Seite 27

SUSANNE GRUBE

„Küstenautobahn“ A 20: Behördlich genehmigter Landraub und andere Ungehörigkeiten

Von Raubrittern und windigen Wahrsagern. Seite 31

PETER ULLRICH UND BURKHARD ILSCHNER

Der Kali-Bergbau in der Werra-Weser-Region: Problemverursacher seit 150 Jahren

Einleitung, Aufhaldung, Verpressung – und kein Ende. Seite 33

düt un dat vunne Waterkant. Seite 4-6

Register und Bestellschein Seite 35

Unser Titelbild zeigt Ex-Reeder Niels Stolberg (Mitte) vor dem Bremer Landgericht bei Prozesseröffnung am 20. Januar 2016.

FOTO: FRANK THOMAS KOCH

Der ehemalige Reeder und gehypte Vorzeige-Unternehmer Niels Stolberg vor Gericht:

Welche Lehren aus dem „Beluga“-Absturz sind nötig?

VON BURKHARD ILSCHNER U. CHRISTOPH SPEHR

Seit dem 20. Januar 2016 wird vor dem Landgericht Bremen nicht weniger als ein Stück maritimer Wirtschaftsgeschichte aufgerollt. Der ehemalige Reeder Niels Stolberg (und drei weitere Angeklagte) müssen sich im Zusammenhang mit dem ikarischen Absturz der „Beluga“-Reederei 2011 wegen Kreditbetrugs (in 16 Fällen), Bilanzfälschung und Untreue verantworten. 55 Verhandlungstage sind angesetzt, der Prozess wird mindestens bis Oktober 2016 dauern.

Ein Foto aus „Beluga“-Tagen: Dieses Motiv vom Firmenchef als souveräner Kapitän wurde bis 2011 von der Reederei als Pressefoto angeboten.

Aus: WATERKANT, HEFT 1 / 2011

Der Aufstieg der Beluga war rasant. Ende 1995 gründete der damals 34 Jahre alte Nautiker und Schifffahrtskaufmann Stolberg in Bremen seine Reederei, zunächst als einfaches Frachtunternehmen. 1998 kam das erste Schiff unter eigener Regie, 1999 der erste eigene Schiffsneubau. Ab 2002 wurden Niederlassungen in Brasilien, Singapur, China und den USA eröffnet.

Stolberg spezialisierte sich auf einen Nischenmarkt, der in Bremen Tradition hat. Wie die legendäre, 1980 in Konkurs gegangene „DDG Hansa“, zu deren letztem Ausbildungsjahrgang Stolberg gehört hatte, wickelte nun auch Beluga weltweit Aufträge der oft komplizierten Schwergut- und Projektschifffahrt ab. Innerhalb von zehn Jahren wurde Beluga Weltmarktführer in diesem Segment. Anfang 2011 fuhren mehr als 70 Schiffe für „Beluga“.

Mit den 2011 in Auftrag befindlichen Neubauten hätte die Flotte auf 90 Spezialschiffe anwachsen sollen. Die 2005 konzipierte und ab 2009 gelieferte „P-Serie“ setzte neue Maßstäbe für den Schwerguttransport. Das Doppelskransystem konnte Lasten bis zu 1400 Tonnen heben, mit einer Reichweite von bis zu 30 Metern. Ganze Fabriken, Öl- und Gasplattformen, Reaktoren, Offshore-Anlagen und natürlich auch Rüstungsgüter ließen sich damit weltweit ausliefern, unabhängig von den technischen Voraussetzungen der Zielhäfen.

Das Firmengeflecht der „Beluga Group“ war, durchaus branchenüblich, schwer durchschaubar. Das Kerngeschäft lief über die „Beluga

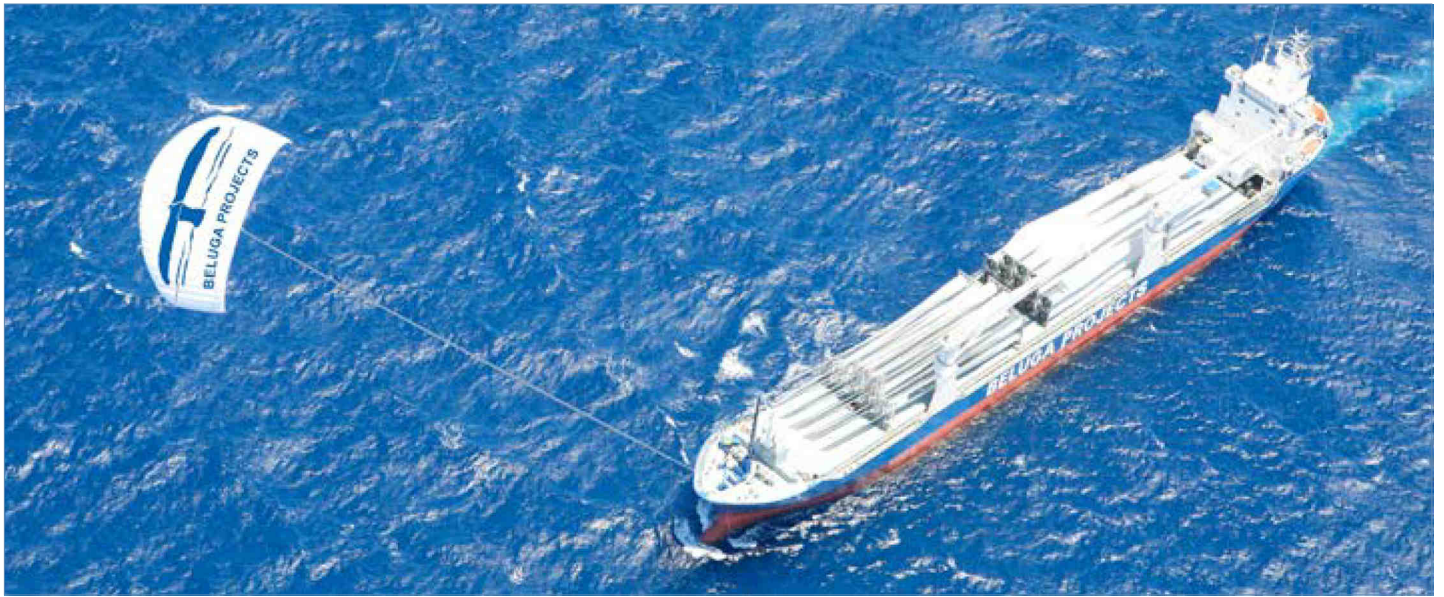
Chartering GmbH“, die „Beluga Fleet Management“ und die „Beluga Shipping GmbH“. Für Finanzierungen gab es die „Bluewater Capital“, für Schiffs-Neubauten existierten Eigner- und Beteiligungsgesellschaften. Mehr als 200 Gesellschaften und 15 Auslandsniederlassungen gehörten zur „Beluga Group“. Zum Zeitpunkt der Insolvenz besaß Beluga 20 eigene Schiffe, teilweise noch im Bau; 55 weitere waren fest gechartert..

High-Tech und Innovation gehörten sowohl zur Unternehmensstrategie als auch zum Image des Unternehmers. 2008 ließ Stolberg einen seiner neuen Mehrzweck-Schwergutfrachter mit einem so genannten „Sky Sails“-Antrieb ausrüsten. Die „Beluga SkySails“ wurde gehypt als „fahrender Beweis“ dafür, dass Nachhaltigkeit und wirtschaftlicher Erfolg in der Schifffahrt möglich seien – das Schiff fährt zwar heute noch (als „BBC SkySails“) unter dem Management der ostfriesischen Reederei „Briese Schifffahrt“ (1), aber ohne Segel – und das für diesen Antrieb seinerzeit verantwortliche Unternehmen SkySails präsentierte sich in späteren Jahren mit futuristischen Konzepten der Energiegewinnung auf See durch Drachentechnik (2).

Im Sommer 2009 schickte Stolberg zwei seiner Frachter, „Beluga Fraternity“ (heute „BBC California“) und „Beluga Foresight“ (heute „Foresight“), mit koreanischen Kraftwerksteilen von Wladiwostok durch die Beringstrasse über die legendäre arktische Nordostpassage nach Novyy Port in der Ob-Mündung; ein drittes Schiff, die „Beluga Family“ (heute „HHL Volga“), erreichte denselben Hafen auf weniger problematischem Kurs von Westen her, von Murmansk. Rund 13.000 Kilometer lang sei der Weg von Europa nach Asien durch die Nordostpassage, rechnete Stolberg öffentlich vor, gegenüber 21.000 Kilometern durch den Suezkanal – bei damaligen Treibstoffpreisen eine erhebliche Ersparnis. Stolberg machte sich den Klimawandel zunutze, durch den die Passage wieder länger eisfrei ist. Seit Stolbergs Pionier-Fahrt hat die Nutzung der Nordostpassage für Frachtschiffe kontinuierlich zugenommen.

Stolberg tat, was seine sonstigen Reeder-Kollegen immer nur fordern, aber nicht bezahlen wollen: Er investierte in seemännische Ausbildung. Er schuf die „Beluga Sea Academy“, unterhielt spezielle Lehr- und Wohneinrichtungen auf einigen seiner Schiffe, kooperierte mit regionalen Hochschulen. Modernisierung und Ausbau des Nautik-Fachbereichs der





Jade Hochschule in Elsfleth bezuschusste er in Aufsehen erregendem Maße. Auch sonst zeigte Stolberg viel soziales Engagement. Er finanzierte ein Hilfsprojekt für jugendliche Tsunami-Opfer in Thailand, unterstützte lokale Einrichtungen der Hilfe für Menschen mit Behinderungen, sponserte den lokalen Erstligisten Werder Bremen und gründete ein Galerie- und Künstlerhaus auf der Nordseeinsel Spiekeroog. Hier übrigens war sein Engagement durchaus umstritten, weil er sich nicht mit einer Immobilie begnügte, sondern tendenziell bemüht schien, die Insel aufzukaufen.

In Bremen und ganz Norddeutschland ließ sich Aufsteiger Stolberg für solche innovativen oder sozialen Aktivitäten ebenso wie für seine unbestreitbaren geschäftlichen Erfolge gebührend feiern; ideenreich und mit guten Medienkontakten sorgte er für immer neues Aufsehen. Niels Stolberg war der Erfolgreiche und wurde (vor allem in Bremen) entsprechend gehoft und honoriert: Zehn Jahre ist es her – 2006 –, dass die bremische Wirtschaft ihn zum lokalen „Unternehmer des Jahres“ gekürt hatte. 2008 war er einer der jährlich wechselnden Gastgeber des so genannten „Schaffermahls“, einer 472 Jahre alten hanseatischen Tafel- und Mäuschelrunde wohlhabender Männer. Und um die „Ehrentafel“ zu vervollständigen: 2009 folgte Niels Stolbergs Aufnahme bei den „Eiswett-Genossen“, auch dies eine Bremer Tradition sehr betuchter Männer.

Im eigenen Hause galt Niels Stolberg als sehr bestimmend und fordernd. Es gab zynische Scherze, er habe eine Petition für den 26-Stunden-Tag eingereicht – von teilweise guten Gehältern und Prämien war ebenso die Rede wie von hoher Personalfuktuation oder gescheiterten gewerkschaftlichen Versuchen einer Betriebsratsgründung. Und seine am Ende 71 Schiffe zählende Flotte mit knapp 1500 Seeleuten ließ er zu mehr als 90 Prozent unter

2008 ließ Stolberg einen seiner neuen Mehrzweck-Schwergutfrachter mit einem so genannten „SkySails“-Antrieb ausrüsten. Die damalige „Beluga SkySails“ fährt heute noch als „BBC SkySails“, aber ohne Segel.

FOTO: U. S. NAVY, MILITARY SEALIFT COMMAND, PUBLIC AFFAIRS

Billigflagge fahren. Aber – gute Medienkontakte! – seinem lokalen Image haben solche Praktiken, zumal sie branchenüblich sind, nicht geschadet.

Aber es gab noch andere, besonders schillernde Aktivitäten. 2003 war ein Schiff der „Beluga Group“, die „BBC China“ alias „Beluga Superstition“, mit einer Ladung Gas-Ultrazentrifugen nach Libyen unterwegs – Anlagen, die zur Herstellung von waffenfähigem Uran verwendet werden. Das Schiff wurde von amerikanischen und britischen Geheimdiensten aufgebracht und später unter ungeklärten Umständen nach Havarie vor Südafrika versenkt. Die „BBC China“ war verchartert an die Leerer „Briese Schifffahrt“ (1). Ob Stolberg von der brisanten Fracht nichts wusste oder ob er auf Vermittlung des BND gezielt sein Schiff zur Verfügung stellte, um den Zugriff zu sichern, ist ungeklärt. Ähnlicher Nebel umgibt dubiose Rüstungs- und Atomgeschäfte auf „Beluga“-Schiffen in die Ukraine, Panzerlieferungen trotz Waffenembargos an das Militärregime in Myanmar, Geschütze für Krisen- und Kriegsgebiete in Afrika. Die Verwicklung Stolbergs in die Spionagegeschichte um die „BBC China“ und die BND-Connection wurden 2013 durch Recherchen des Radio-Bremen-Reporters Rainer Kahrs aufgedeckt (3) – siehe Interview Seite 11 ff.!

Schiffbau ist ein Geschäft mit der Zukunft. Deutschland ist weltweit führend bei Schiffsfonds, allen voran die HSH Nordbank, die NordLB und die Commerzbank. Deutsche Banken hielten 2013 etwa 100 Milliarden Euro an Schiffskrediten. Die Höhe der Renditen lässt sich am Beispiel der „Beluga Persuasion“ (später „HHL Lisbon“, seit Juli 2015 „Norfolk“)

erahnen: 158 Prozent Rendite in 16,4 Jahren wurden den Anlegern versprochen, das sind 9,6 Prozent pro Jahr. Abgerechnet wird allerdings erst am Schluss: Die Kalkulation hängt stark davon ab, für welchen Preis sich das Schiff nach Ende der Fonds-Laufzeit, in diesem Fall 2025, verkaufen lässt, und das wiederum hängt an den dann zu erwartenden Charrerraten.

Die Finanz- und Wirtschaftskrise wuchs sich ab 2008 schnell zu einer weltweiten Schifffahrtskrise aus, da große Überkapazitäten aufgebaut worden waren (und bis heute werden). Als die Nachfrage fiel, brach der Markt ein. Auch Stolberg konnte die Charrerraten für die Fondsschiffe, die für Beluga fuhren, nicht mehr bezahlen. 2009 und 2010 gelang es ihm, mit den Eigergesellschaften Stundungen auszuhandeln. Stolbergs Prinzip, mit immer neuen eigenen Schiffbauprojekten Liquidität für die „Beluga Group“ zu erzeugen, ließ sich nicht mehr umsetzen, da die Banken keine Neubauten mehr finanzieren wollten. Während die Hamburger „Hapag-Lloyd AG“ Hilfe aus dem „Wirtschaftsfonds Deutschland“ der Bundesregierung bekam – mehr als eine Milliarde Euro Sonderkredit – ging die „Beluga-Group“ leer aus.

Rettung erhoffte sich Stolberg schließlich von einem US-amerikanischen Hedgefonds: „Oaktree Capital“. Damit jedoch besiegelte er sein Schicksal. Die „Operation Scholle“, wie Oaktree den Einstieg bei Beluga im Sommer 2010 nannte, brachte zwar 100 Millionen Euro frisches Kapital und im Gegenzug Konzernanteile für die „Heuschrecke“. Aber das reichte nicht: Für immer mehr Geld musste Stolberg Oaktree immer weitere Anteile überschreiben.

Im Februar 2011 verlor er so die Mehrheit. Am 3. März 2011 wurde Stolberg entmacht und buchstäblich aus dem Haus gejagt. Oaktree erstattete Strafanzeige und verschaffte sich den Zugriff auf Stolbergs Privatvermögen: Stolberg hätte, so Oaktree, den Investor durch falsierte Bilanzen über den wahren Zustand der Beluga getäuscht. Den letzten Akt vollzog Oaktree allein.

Oaktree hatte Stolbergs Expansionskurs unterstützt, aber für die Wette, nach der Krise mit einer marktbeherrschenden Stellung übrig zu bleiben, fehlten dem Fonds die Nerven und für die Verhandlungen mit den Gläubigern die Geduld. Im empfindlichen Porzellanladen der Schiffsverträge gab Roger Illiffe, der jetzt für Oaktree bei Beluga das Sagen hatte, den Elefanten. Illiffe wollte den schnellen Schnitt: Die Fondsgesellschaften sollten für ihre Schiffe, mit denen Beluga fuhr, halbierte oder sogar geviertelte Charraten akzeptieren, ein für alle Mal. Ein Blick in die Jahresberichte von „Hamburg Capital Investment“ (HCI), der allein 20 der 55 Fremdschiffe bei Beluga gehörten, hätte genügt um zu wissen, dass das nicht funktionieren würde. HCI hatte 2008 Zwischenfinanzierungen für 80 Schiffe zugesagt, die erst noch bis 2012 bei Anlegern platziert werden sollten. Sollte das nicht gelingen, würde „die vorhandene Liquidität nicht ausreichen, Ansprüche in nennenswertem Umfang zu bedienen“, HCI wäre pleite. Stunden war eine Sache; aber mit dauerhaft drastisch abgesenkten Charraten hätten sich die Schiffs-Zwischenfinanzierungen ruckartig in toxische Papiere verwandelt (4).

Illifes Drohung, sonst käme eben die Insolvenz von Beluga, lief ins Leere. HCI kündigte die Charterverträge mit Beluga und vercharterte ihre Schiffe stattdessen an die Hamburger Reederei Hammonia, an der HCI beteiligt ist. Die übrigen Schiffseigner folgten ihrem Beispiel, alle 55 Fremdschiffe wurden abgezogen. Beluga stand fast ohne Flotte da, mit unbeglichenen Rechnungen und ohne Chance, alte Frachtaufträge erfüllen und neue Aufträge akquirieren zu können. Am nächsten Tag schickte Illiffe die „Beluga Chartering“ in die Insolvenz, die anderen Teilgesellschaften folgten binnen Wochen. 20 „Beluga“-Schiffe verlegte Oaktree nach Hamburg in seine neue Reederei, die „Hansa Heavy Lift“ (HHL), Geschäftsführer unter anderem Roger Illiffe. Oaktree hatte bei seinem Investment dafür gesorgt, dass diese Schiffe nicht Beluga gehörten, sondern Oaktree direkt und nicht Teil der Insolvenzmasse waren. Aus der Insolvenz kam lediglich noch ein weiteres „Beluga“-Schiff zu HHL. Als der Insolvenzverwalter, der Bremer Rechtsanwalt Edgar Grönda, die Geschäfte übernahm, war die Substanz schon zerschlagen.



Veranstaltungshinweis

Förderkreis »Rettet die Elbe« e. V.

22765 Hamburg · Nernstweg 22 · Telefon: 040 - 39 30 01

E-mail: foerderkreis@rettet-die-elbe.de · <http://www.rettet-die-elbe.de>

34 Jahre Alternative Hafenrundfahrt!

Die etwas andere Hafenrundfahrt

zur Umweltpolitik in Hamburg, Hafenerweiterung, Elbvertiefung und Gewässerverschmutzung

Termine 2016

Gruppen- und Sonderfahrten ganzjährig auf Anfrage

Regelmäßige Fahrten: Freitags um 17.00 Uhr

April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Oktober
01	13	10	08	05	02	14
15	27	24	22	19	16	28
29					30	

Abfahrt vom Anleger Vorsetzen (U-Bahnhof Baumwall, City-Sportboothafen),
Barkassencentrale Ehlers

jeweils um 17 Uhr, Fahrtdauer etwa 1,5 Stunden.

Preis: Regelmäßige Fahrt 11,00 Euro pro Person (ermäßigt 10 Euro)

Wer von Hamburg spricht, denkt an den Hafen und an die großen Schiffe. In der offiziellen Bilanz werden die Wirtschaftskraft des Hamburger Hafens, die Größe, die Schnelligkeit gepriesen. Der Hafen hat neben der offiziellen Bilanz aber auch andere Seiten.

Die Alternative Hafenrundfahrt zeigt:

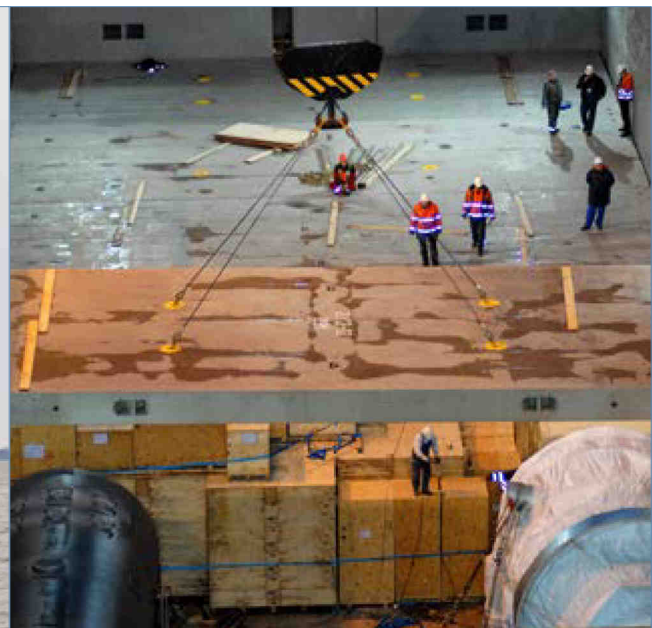
- welche Auswirkungen die Elbvertiefungen haben;
- wie Hafen und Industrie die Landschaft und ganze Dörfer verschlingen;
- wie die Elbe zum Schifffahrtskanal verbaut wird;
- wie Hafenwirtschaft und Politiker die Sache sehen und neue Arbeitsplätze versprechen, die dann nicht entstehen;
- warum Stadtteile für die Hafenerweiterung vernichtet wurden;
- wo und wie das mit Schadstoffen belastete Baggergut aus dem Hafen entsorgt wird;
- warum es immer noch Fischsterben und Sauerstofflöcher gibt;
- warum das Baden in der Elbe langfristig nicht möglich sein wird
- was Sie das alles kostet.

Die **Alternative Hafenrundfahrt** ist keine reine »Umweltfahrt«, es werden auch die Wechselwirkungen von Ökologie, Wirtschaftsweise, Standort- und Sozialpolitik am Beispiel Hafen aufgezeigt. An konkreten Orten werden die Schattenseiten des Hafens beleuchtet und erfahrbar gemacht.

Ob die Total-Filettierung von Beluga für Oaktree ein Verlustgeschäft war oder dem Hedgefonds letztlich doch eine ansehnliche Rendite erbrachte, wird sich erst am Ende der Schifffahrtskrise endgültig herausstellen. Wie weit das Schlachtfest von vornherein das kalte Ziel der „Operation Scholle“ war und wie weit das Ergebnis hemdsärmeliger Stupidität, wird man vielleicht nie genau erfahren.

Niels Stolberg hat nach seinem Rauswurf bei Beluga und der nachfolgenden Insolvenz weit schneller wieder beide Füße auf den Boden

bekommen als vermutlich manch einer seiner ehemaligen Beschäftigten. Und längst konzipiert er wieder Schiffe: Laut Branchenfachblatt „LT Manager“ (5) wurde Niels Stolberg schon wenige Monate nach dem „Beluga“-Crash von seiner Ehefrau zum Geschäftsführer ihrer soeben gegründeten Consulting Agentur berufen. „Momentan“, zitierte das Blatt den Ex-Reeder noch im November 2015, „arbeite ich mit der <Best Ship Consult GmbH> (so heißt die neue Firma) sehr intensiv mit Projektspediteuren und Reedern zusammen, ... erste erfolgreiche



Abschlüsse sprechen für sich. Persönlich werde ich diesen geschäftlichen Weg weitergehen und bin sehr zuversichtlich, dass sich hier noch so Einiges bewegen lässt“ (merkwürdig ist nur, dass die ‚Best Ship Consult‘ laut Handelsregister bereits durch Gesellschafterbeschluss vom 30. April 2015 aufgelöst wurde und sich in Liquidation befindet). Zudem ist Stolberg seit September 2014 als „Strategischer Berater und Mitglied des Beirates“ der „Green Sailing GmbH“ in Hamburg gelistet, die nachhaltige Kreuzfahrtschiffe („Green Cruiser“) bauen will – allerdings datieren die jüngsten Beiträge auf deren Website vom Dezember 2014. Immerhin: Der Bremer „Weser-Kurier“ berichtete vor Prozessbeginn (6), dass Stolberg vor dem Hintergrund seiner Privatinsolvenz mit derartigen Tätigkeiten maximal 3600 Euro im Monat verdienen dürfe. Diejenigen seiner MitarbeiterInnen, die keinen neuen Job mehr fanden, dürfte es härter getroffen haben.

In Bremen selbst blieben nur Scherben. Der luxuriöse „Beluga“-Sitz auf dem Teerhof wurde 2012 an die Bremer Landesbank

Stolbergs Beluga war Spezialist für Schwergut- und Projektschifffahrt, unter anderem auch mit der 2006 in Dienst gestellten „Beluga Constitution“ – damals unter der Billigflagge von Antigua / Barbuda, heute als „HR Constitution“ der Hammonia Reederei unter Liberia-Flagge.

FOTOS (2): PETER ANDRYSZAK

verkauft, das „Beluga College“ geschlossen. Die 500 „Beluga“-Arbeitsplätze an Land (und viele weitere in Stolbergs sozialen Investments) verschwanden über Nacht fast vollständig, lediglich HHL übernahm rund 70 von ihnen (7).

Warum aber hat der Wirtschaftsstandort Deutschland, der insgesamt ziemlich gut aus der Finanz- und Wirtschaftskrise herauskam, die Zerstörung eines Weltunternehmens einfach so hingenommen? Warum hat die Bremer Landesregierung dem Absturz von Beluga so tatenlos zugesehen? Manche, die sich in und mit der Schifffahrtskrise beinahe ruiniert hätten, wurden mit viel Einsatz gerettet – der Erhalt der HSH Nordbank etwa dürfte die Steuerzahler Hamburgs und Schleswig-Holsteins am Ende mehrere Milliarden Euro kosten. Warum rettete niemand Beluga? Warum hatte in der Stahlkrise der 1990er Jahre die Deutsche Bank,

mit Unterstützung der Politik, auch gegen den Widerstand der Beteiligten die Fusion von Thyssen und Krupp durchsetzen können, als Strategie, um Unternehmenssubstanz und Marktposition zu erhalten – und im Fall Beluga hatte niemand einen Plan?

Der Untergang der AG „Weser“ 1983 und des Bremer Vulkan 1996 / 1997 – beide mit staatlichen Bürgschaften und aus vielfältigen Fördertöpfen subventioniert – hinterließen in der Bremer Politik ein Trauma. Die Aufarbeitung gipfelt bis heute in dem falschen Dogma: Besser, man mischt sich nicht ein, dann kann einem niemand die Schuld geben. Entsprechend wurde der Unterschied zwischen der Situation etwa des Vulkan und der Beluga nicht erkannt: Während im letzten Quartal des 20. Jahrhunderts die Verlagerung des allgemeinen Schiffbaus nach Südostasien von Industrie und Politik gezielt gefördert und die dortige Dumping-Politik als Verbilligung der Transportkosten verbucht worden war (8), bewegte sich Beluga auf einem Markt, in dem europäische Unternehmen eine Zukunft haben können. Das wurde ignoriert. Die aktuelle Begeisterung der Bremer Landesregierung über den Ausverkauf der Bremerhavener „Lloyd Werft“ an die malaiische „Genting Group“ zeigt, das bis heute nichts gelernt worden ist. Und die für Bremen äußerst schmerzliche Entscheidung von Siemens für Cuxhaven – statt Bremerhavens – als Offshore-Standort wäre möglicherweise anders ausgefallen, wenn die Weltmarktführerschaft für Schwerguttransporte in Bremen geblieben wäre.

Man kann das als späte Rache von Niels Stolberg sehen... ◀

ANMERKUNGEN:

1. Die „Briese Schifffahrt“ ist nicht nur einer der Gewinner der „Beluga“-Insolvenz durch Übernahme etlicher Schiffe und heute einer der größten Schwergut- und Projektreederei, der Leereraner Konzern ist sowohl durch Bereederung von sieben bundesdeutschen Forschungsschiffen als auch durch eigene Einheiten beteiligt am aufkommenden Geschäft der Tiefsee-Ausbeutung.
2. WATERKANT, Jg. 27, Heft 1 (März 2012), Seite 23 ff.
3. Kahrs, Rainer: „Der Herr der Schiffe – Vom Absturz eines Global Players“; das Sendungsskript ist abrufbar bei der ARD unter http://kurzlink.de/kahrs_schiffe_text, der Film selbst leider nicht, den findet man aber bei YouTube unter http://kurzlink.de/kahrs_schiffe_film.
4. HCI Capital AG: „Mobilis in mobili – beweglich im Bewegten“, Geschäftsbericht 2008; Seite 55 f.; http://kurzlink.de/hci_bericht_2008
5. http://kurzlink.de/lt-m_stolberg
6. „Weser-Kurier“ vom 19. Januar 2016; http://kurzlink.de/wk_2016-01-19
7. „Weser-Kurier“ vom 1. Juni 2011; http://kurzlink.de/wk_2011-06-01
8. zur Geschichte von Schiffbauförderung: <http://www.waterkant.info/?p=4445>; siehe ersten Teil der dort verlinkten Beiträge.

„Beluga war wie ein UFO in Bremen“

Seit Ende Januar steht der ehemalige Reeder Niels Stolberg mit drei weiteren Angeklagten in Bremen vor Gericht. Christoph Spehr sprach mit dem Bremer TV- und Rundfunkredakteur Rainer Kahrs, der Stolbergs Aufstieg und Niedergang ausführlich verfolgt hat und aktuell für die ARD aus dem Prozess berichtet.

Was kann die Öffentlichkeit von diesem Prozess erwarten?

Die Öffentlichkeit hat die Chance, Dinge zu erfahren, die sich sonst im Verborgenen abspielen. Für mich ist dieser Prozess so etwas wie eine Bühne, auf der für einen Moment der Vorhang aufgezogen und der Öffentlichkeit die seltene Gelegenheit geboten wird zu sehen, wie auf dem Schiffsmarkt Geschäfte gemacht werden. Wie Banken operieren, wie Reedereien operieren, welche Rolle Gutachter spielen, wie Geld investiert wird.

Worum genau geht es in dem Prozess?

Es geht um drei Anklagepunkte. Erstens: Kreditbetrug. Stolberg soll den Banken bei Schiffsfinanzierungen einen erhöhten Eigenanteil vorgetäuscht haben. Zweitens: Bilanzfälschung. Stolberg soll die Bilanzen von Beluga in den Jahren 2009 und 2010 geschönt haben, um gegenüber dem Investor Oaktree die wirtschaftliche Schieflage des Unternehmens zu verschleiern. Drittens: Betrug und Untreue – gegenüber dem Investor Oaktree, einem Hamburger Reeder und einem Teilhaber an einem Schiffsfond. Stolbergs Anwälte sehen das anders und sie sagen, vieles werde sich im Prozess relativieren.

Bleiben wir zunächst bei den Banken. Da ist Stolbergs Verteidigungsstrategie: „Cosi fan tutte“. Alle hätten es gemacht, alle hätten es gewusst. Wie plausibel ist das?

Das klingt schon recht plausibel, aber das tut nichts zur Sache. Es geht ja vor Gericht um Kreditbetrug, den Stolberg gemacht haben soll – und nicht andere. Stolbergs Argument: Es ist niemand ein Schaden entstanden, die Kredite sind alle bedient worden. In der Tat haben die

Banken jahrelang gut verdient an Beluga. Auch und gerade die Bremer Landesbank. Soeben hat Stolbergs Anwalt Bernd Groß in einer Erklärung vor Gericht gesagt, dass Stolberg gar keinen Kreditbetrug eingeräumt habe, wie wir Journalisten alle dachten, sondern nur einen „kreativen Umgang“ bei der Gestaltung des Eigenkapitals.

Es heißt, die Landesbank habe ab 2008 keine Schiffsfinanzierungen für Beluga mehr machen wollen, weil sie deren Wachstum für zu schnell hielt.

Ja, eindeutig. 2008 war für die Landesbank der Punkt erreicht, an dem ihr Belugas Wachstum unheimlich wurde. Die Landesbank hatte sich aber dabei vorher immer Unterstützung und Beratung vom „Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik“, dem ISL, und von anderen Gutachtern geholt, und danach schien es sinnvoll, weitere Schiffe zu bauen, weil der Markt gut sei. Das hören wir immer wieder vor Gericht, wir gehen dort die Finanzierung einzelner Schiffe bis in die Details durch. Alle setzten demnach auch 2008 noch, bis zur Krise, massiv auf Schwerguttransport und sagten den Banken: „Das könnt ihr ruhig machen.“ Die Prognosen waren gut. Auch nachdem die Bremer Landesbank ausgestiegen ist, waren die NordLB, die HSH Nordbank und die Dresdner Bank, die jetzt zur Commerzbank gehört, weiter mit dabei und haben finanziert.

Aber die Landesbank als Hausbank wollte raus, sie versuchte dann sogar Stolberg zu zwingen, zwei in China im Bau befindliche Schiffe zu stornieren, in die sie bereits Geld investiert hatten. Es gab richtig Krach und eine Anzeige der Bank, als das mit dem Storno nicht so klappte, wie sie es sich vorgestellt hatte.

Die 16 Schiffe, bei denen Stolberg mit dem Eigenanteil getrickst haben soll, betreffen nicht erst den Zeitraum der Krise?

Nein, das geht bis 2006 zurück, das war alles vor der Krise. Stolberg sagt dazu: Das hätten die Banken jederzeit wissen können, weil es branchenüblich ist, sie hätten nur genau hinsehen müssen. Dennoch würde das nach meiner Einschätzung den Vorwurf des Kreditbetruges damit nicht automatisch aufheben. Ich bin gespannt, wie das Gericht die Sache am Ende beurteilt. Die Staatsanwaltschaft geht ja fest vom Tatbestand „Kreditbetrug“ aus und klagt den an.

Aber mindestens denkt man ja: Die Banken haben Schiffe finanziert, die in der Kalkulation 25 Prozent zu teuer waren. Da können die Gutachter nicht viel getaugt haben.

Aber das bewerteten die ja gar nicht! Die bewerteten den Markt und davon ausgehend

Der Bremer Reporter Rainer Kahrs, hier bei der Bremerhavener Dock GmbH (BREDO).

COPYRIGHT: RAINER KAHRIS



den Wert des Schiffes. Der Gutachter sagte: Der Markt für Schwerguttransporte ist gut, die Charraten steigen. Dann rechnete er das hoch auf die Zukunft und sagt: Das läuft. Das Schiff wird entsprechende Erträge bringen, also gibt es keinen Grund, es in dieser Höhe nicht zu finanzieren.

Zu den Baukosten haben die gar keine Einschätzung?

Sie hätten eine haben können – das ist das, was Stolberg vorbringt. Er sagt, die hätten sehen können, dass die Kosten für den Bau und für das Design zu hoch veranschlagt waren. Aber das war in den Gutachten offenbar überhaupt kein Thema. Ich bin gespannt, wenn vielleicht im Prozess die Gutachter als Zeugen aussagen.

Welche Renditen hat das für die Anleger damals gebracht?

Das weiß ich nicht. Klar ist nur, dass die Charraten laufend stiegen. Bis sie 2008, nach dem Zusammenbruch der US-Investmentbank Lehman Brothers und dem Beginn der Finanzkrise, fielen wie ein Stein. Damals hat sich der Markt praktisch halbiert.

Was ist das für ein Markt, Schwerguttransport? Das ist ja ein sehr spezielles Segment.

Schwergut galt als ein sehr stabiler Markt, während etwa der Umsatz der Containerschiffahrt stark schwankt und von vielen Faktoren abhängt. Im Schwerguttransport geht es um große Kunden, von Siemens bis Shell, die Anlagen für ihre Fabriken und Produktionsstätten transportieren müssen, die sie in Afrika oder Südamerika besitzen oder neu errichten. Alles wird sehr langfristig geplant.

Auch Rüstungsgüter gehören zum Schwerguttransport. Das Spezielle an Stolbergs Schiffen waren die großen Kranaufbauten, das so genannte Geschirr, mit dem man auch schwerste Anlagen an relativ primitiven Kajan ohne große Kräne absetzen kann. Die Einschätzung war: Dieser Bedarf wird weiter steigen, auch wenn die Weltwirtschaft lahmen sollte. In diesen Ländern werden weiter Fabriken gebaut werden, der Nachholbedarf ist zu groß. Das war der Markt, in dem Stolberg sich richtig gut durchsetzte und viele Aufträge akquirierte.

Das war also eine nachvollziehbare Strategie der Spezialisierung auf einen Markt, wo High-Tech zählte und man weltweit mithalten konnte?

Absolut. Stolberg hat die Schiffe so konzipiert, dass sie auch als Teil-Bulker fahren konnten. Sie mussten nach der Lieferung der Anlagen nicht leer zurückfahren, sondern konnten auf dem Rückweg noch Massengut, ersatzweise auch Schüttgut transportieren, wenn gerade keine Schwergutaufträge da waren. Das war eine besondere Serie, die P 2, und da war Beluga sehr gut aufgestellt.



Niels Stolberg mit seinen Anwälten vor dem Bremer Landgericht vor Prozessöffnung.

FOTO: FRANK THOMAS KOCH

Gebaut wurde in China, aber Teile der Ausrüstung wurden auch in Europa produziert?

Ja, wobei die holländische Werft Volharding, über die das erhöhte Eigenkapital künstlich generiert wurde, vor allem verantwortlich war für das Design und die Bauaufsicht. Gebaut wurde ausschließlich in China, aber bestimmte Ausrüstungsteile wurden dafür aus Europa nach China geliefert.

Wenn die holländische Werft und die chinesischen Werften wiederholt überhöhte Rechnungen für Stolberg ausgestellt haben, dann liegt nahe, dass sie das auch für andere gemacht haben.

Das wird auch untersucht. Im Prozess sagt demnächst der damalige Chef der holländischen Werft aus, der wegen Beihilfe zum Kreditbetrug bereits einen Strafbefehl akzeptiert hat. Das Modell war, am Beispiel der „Beluga Persuasion“: Die Volharding Werft hat sieben Millionen Euro in Rechnung gestellt, von denen sie aber nur 700.000 behalten hat. Der Rest wurde an eine andere Firma von Stolberg zurücküberwiesen, Reinvestment nennt Stolberg das, der ja im Prozess immer wieder selbst das Wort ergreift.

Es war kein vollständiges Scheingeschäft, aber die Holländer haben keine Leistung erbracht, die sieben Millionen wert gewesen wäre. Das zurückgeflossene Geld ist dann also wieder in Beluga investiert worden und hat den Wachstumsprozess weiter beschleunigt. Das war aber gar kein Real-Wachstum, sondern nur ein Rechnungstrick.

Wieso war schnelles Wachstum so wichtig? Funktioniert die alte Onassis-Strategie, antizyklisch zu investieren, immer noch?

Meine These ist: Stolberg musste am Ende immer schneller wachsen, weil er Liquiditätsprobleme hatte. Er musste neue Schiffe bestellen, um mit den Krediten für das neue Schiff Rechnungen für die alten Schiffe zu bezahlen. Eine Art Schneeballeffekt. Stolberg bestreitet das vehement. Der Hamburger Schifffahrtsexperte Jürgen Dobert sagte mir, Stolberg habe kurz vor der Krise 54 Schiffe in der Bestellung gehabt. Die Banken sagten vor Gericht, dass sie sich vor der Krise um Beluga sehr bemüht hatten, ein heiß umworbener Kunde. Dann kam die Krise.

Die Hamburger Hapag-Lloyd AG hat von der KfW nach Ausbruch der Krise einen hohen Kredit erhalten, angeblich eine Milliarde Euro. Auch Beluga hatte genau zu der Zeit auf einen KfW-Kredit gehofft, der aber abgelehnt wurde. Ist da eine wirtschaftspolitische Entscheidung auf hoher Ebene gefallen?

Stolberg verweist auch auf den Regierungswechsel 2009. Die FDP hätte sich quergestellt, weil ihrer Meinung nach der Markt es richten sollte in der Schifffahrtskrise. Aber es gab nach meiner Einschätzung allgemein keine Bereitschaft mehr bei den Banken, das Beluga-System des schnellen Wachstums weiter zu stützen. Das war der Zeitpunkt, als Beluga gerade in der Bremer City ihr riesiges Reederei-Gebäude gebaut hatte. Stolberg brauchte dringend Geld und bekam es nirgends mehr.

Also ging er zu Oaktree. Ab 2009 wurde verhandelt, 2010 stieg Oaktree mit zehn Prozent ein. 2011 gehörten ihnen schon 37 Prozent von Beluga.

Obwohl Stolberg noch die Mehrheit hatte, musste er einen Monat vor seinem Rausschmiss im März 2011 noch unterschreiben, dass er als Geschäftsführer nicht mehr viel zu sagen hat. Oaktree hat nach und nach den Laden übernommen.

Mit sehr aggressiven Verträgen offenbar. War das Ganze eine feindliche Übernahme? Hat Oaktree gesehen, dass die Bilanzen geschönt waren, und bewusst darauf gesetzt, damit Stolberg aus dem Unternehmen zu drängen?

Zumindest wollten sie ganz schnell die Kontrolle haben über Beluga. Entweder war das von vorneherein der Plan oder es war ihre Reaktion, als sie merkten, wie viel heiße Luft in den Zahlen war. Jedenfalls haben sie Beluga am 1. März kalt übernommen. Oaktree hat dann die anderen Reeder zusammengetrommelt, bei denen Beluga selbst Schiffe gechartert hatte, und von ihnen verlangt, dass sie sich mit der Hälfte oder sogar einem Viertel der mit Beluga vereinbarten Charraten zufrieden geben. Die haben aber abgelehnt.

Oaktree investiert sehr breit: von Kinos bis Eiscrème. Sie gelten als Spezialisten für Investitionen in „debt in distress“, ein schöner Begriff, also in Firmen mit finanziellen Schwierigkeiten. Haben die wirklich geglaubt, dass diese angeblichen Umsätze mit Firmen in Panama real sind, die in den Büchern standen, oder ist das nicht ein Investor, der für geschönte Bilanzen einen Blick hat?

Im Prozess wird das nach den Osterferien Thema sein, dann geht es um Oaktree. In der

Tat ist das genau die Frage. Es gab drei panamaische Firmen mit verschiedenen Namen, die die Hauptkunden von Beluga waren. Die hatten die gleiche Telefonnummer und die gleiche Adresse, in Panama. Die Leute, die für Oaktree das Monitoring machten, haben sich in einem extra eingerichteten Datenraum alles angesehen, und sie hätten entscheiden können: Diesen Bereich wollen wir uns näher ansehen, ob das vielleicht fingiert oder aufgebläht ist. Das haben sie offenbar nicht gemacht oder haben das für plausibel gehalten.

Oaktree hat sich dabei auch von einem der großen Wirtschaftskonzerne beraten lassen. Das gibt Stolberg die Möglichkeit zu sagen: Entweder haben die total versagt oder sie haben es – angesichts der Kapazität, die sie für solche Aufträge vorhalten – sehr wohl gesehen. Er nimmt das als Beweis dafür, dass Oaktree von vorneherein vorgehabt hätte, seine Reederei brutal zu übernehmen. Oaktree dagegen sagt, sie seien über den Tisch gezogen worden und hätten dann gewissermaßen in Notwehr gehandelt. Fakt ist aber, dass Stolberg bisher eingeräumt hat, die Zahlen vor dem Engagement von Oaktree „aggressiv bilanziert“ zu haben. Das wäre der zweite Anklagepunkt, Bilanzbetrug. Der ist im Prozess nach Ostern dran.

Oaktree äußert sich inzwischen öffentlich kaum noch.

Die sind sehr verschwiegen. Sie haben Teile der Reederei nach Hamburg abgezogen, sie haben 25 Schiffe und schwimmen in diesem Markt einigermaßen mit, aber sie äußern sich gar nicht, außer dass sie sich als führend in der Branche bezeichnen. Aber Oaktree hat den ganzen Vorgang zur Anzeige gebracht. Sie haben die Staatsanwaltschaft gedrängt, zu ermitteln.

Sie haben dafür alle Unterlagen zugänglich gemacht. Es wird einer der ganz spannenden Momente im Prozess werden, wenn der Deutschlandchef von Oaktree, Hermann T. Dambach, als Zeuge aussagt.

Hat Oaktree durch das Beluga-Investment wirklich Geld verloren?

Oaktree sagt dazu bislang nichts. Die Staatsanwaltschaft beziffert den Schaden, der Oaktree entstanden sein soll, auf weniger als zehn Millionen Euro. Stolberg sagt, Oaktree sei überhaupt kein Schaden entstanden. Die 20 Schiffe, die Oaktree als neuer Eigentümer von Beluga übernommen habe, hätten ordentliche Charraten erbracht und ihren Baupreis längst wieder eingefahren.

Weniger als zehn Millionen – das ist ja eher marginal angesichts der Werte, um die es sich handelt.

Ich hoffe, dass der Prozess gerade über die Vorgänge um Oaktree ein Stück mehr Klarheit bringen wird. Da wird auch die Staatsanwaltschaft, die sich jetzt beim Thema Kreditbetrug sehr zurückhält, eine aktivere Rolle einnehmen.

Ein wirklich schlechtes Geschäft scheint es für Oaktree jedenfalls nicht gewesen zu sein. Gibt es Anleger, die Geld verloren haben?

Ja. Es gab beispielsweise zwei Schiffe die über die Nord LB finanziert wurden, bei denen die Anleger richtig viel Geld abschreiben mussten. Die haben gegen die Nord LB geklagt auf Entschädigung, aber verloren. Ich kenne etwa persönlich einen Zahnarzt – das Klischee lebt – der Geld in einem Beluga-Schiff angelegt hatte und dem jetzt angeboten wurde, dass er 20 Prozent seiner Einlagesumme zurückbekommt, er müsse dann aber zustimmen, dass der Rest für alle Zeiten weg ist. Das reicht also runter bis zu den Kleinanlegern und die Vorgänge sind noch gar nicht abgeschlossen.

Wie ist denn das Geschäftsmodell? Die Banken gründen Emissionshäuser und die sammeln dann Geld bei Anlegern?

Ja, und die Banken geben üblicherweise eigenes Geld dazu. Ein Schiff der P2-Serie kostet etwa 40 Millionen Euro. Davon gibt das Emissionshaus vielleicht zehn Millionen, die Bank gibt vielleicht zwanzig, der Rest ist Eigenkapital, wie auch immer es dargestellt wurde von Stolberg, oder das Geld kommt nochmal von jemand anderem. Die Banken verdienen also doppelt: Über die Rendite ihrer Eigenbeteiligung und über die Gebühren, die sie von den Kleinanlegern kassieren.

Die Banken lassen sich in der Hierarchie der Kredite natürlich den ersten Rang geben, um sich abzusichern. Man fragt sich ja: Wie kann das sein, dass hier Institute und renommierte Wirtschaftsprüfer Gutachten abgeben, die dann, wie bei Beluga leider geschehen, so falsch liegen – die einen intakten Markt beschreiben, der

Auf der Weser-Halbinsel „Teerhof“ hatte Stolberg sich kurz vor dem „Beluga“-Aus eine pompöse Firmenzentrale bauen lassen.

FOTO: CHRISTOPH SPEHR



dann wenige Monate später total abstürzt? Aber das ist alles Teil des Modells, das es den Banken erlaubt, die Verantwortung von sich zu schieben. Wenn es gut läuft, verdienen sie, und wenn es schlecht läuft, schieben sie die Verluste an die Reederei und an die Kleinanleger ab. Das versucht Stolberg herauszustellen: Für die Banken und für den Investor Oaktree ist eigentlich alles gut gelaufen. Sagt Stolberg. Die Banken sagen: Hätten wir das gewusst, dass das Eigenkapital gar nicht da ist, hätten wir nicht finanziert. Falsch, entgegnet daraufhin Stolberg, die Banken hätten das wissen können. Darum geht es gerade vor Gericht. Der Schaden ist nicht bei den Banken.

Sondern bei den Kleinanlegern und Geschäftspartnern?

Genau. Der Schaden für die Kleinanleger ist nicht Gegenstand des Prozesses, aber im Anschluss könnte es zivilrechtliche Prozesse geben. Schiffsfinanzierung ist ein risikoreiches Geschäft, das gehört dazu, das drückt sich auch in der Rendite aus. Aber wenn die Situation des Unternehmens verschleiert worden ist, könnten sich daran Entschädigungsforderungen festmachen.

Ist das der strafrechtlich relevante Teil?

Nein, der strafrechtlich schwerwiegende Teil ist der dritte Anklagepunkt, der Untreuevorwurf. Da wird Stolberg vorgeworfen, als Geschäftsführer das Geld von Anteilseignern oder Geschäftspartnern veruntreut zu haben. Da ist Oaktree, da ist aber auch ein Hamburger Reeder, der Stolberg laut Anklageschrift vorwirft, ihm ein Schiff überteuert verkauft zu haben. Aber auch da sagt Stolberg: Wieso, das Schiff lief doch gut, die Charraten gingen absehbar wieder hoch, wo ist der Schaden? Der Kaufpreis für ein Schiff richtet sich ja, wie gesagt, nicht vorrangig nach den Baukosten, sondern nach der Marktprognose.

Warum hat niemand, weder die Banken noch die Bundesregierung noch die lokale Politik, im Fall Beluga nach einem Ausweg gesucht? Letztlich hat ja sogar Oaktree einen Teil der unternehmerischen Substanz, des Marktanteils und der Arbeitsplätze erhalten – nur eben nicht in Bremen.

Die Banken haben nach dem Motto gehandelt: Jeder für sich und Gott gegen alle. Erst wollten alle Beluga-Schiffe finanzieren, die waren richtig scharf darauf. Ab einem bestimmten Zeitpunkt wollten dann alle nur irgendwie raus. Einen Plan für das Unternehmen Beluga hatte nach meinen Informationen niemand. Das hat die Banken nicht interessiert. Ob die KfW Beluga bewusst fallen ließ und eine nihilistische Entscheidung fällte, auf Regulierung durch den Markt zu setzen, das muss man die KfW fragen.

Beluga war eine der wenigen wirtschaftlichen Erfolgsgeschichten: Ein lokales Unternehmen, das mit 90 von weltweit 450 Schwergutschiffen eine Spitzenstellung hatte in einem technologisch anspruchsvollen, strategisch aussichtsreichen Sektor. Warum gab es kein politisches Bemühen, das im Kern zu erhalten?

Beluga war wie ein UFO in Bremen. Beluga schwebte völlig losgelöst. Oberflächlich gab es viel Anerkennung für Stolberg, er war ein Vorzeigeunternehmer. Aber im Kern war er in Bremen völlig isoliert. Es gab keinen Betriebsrat, die Belegschaft war nicht organisiert, so dass es keine Verbindung zu den Gewerkschaften und darüber zur örtlichen Sozialdemokratie gab. Es war ein sehr amerikanisches Unternehmensmodell, ein bisschen wie Google – attraktive Arbeitsplätze, hohe Identifikation, sehr junge Leute, die schon viel Verantwortung übernahmen. Damit konnte die Bremer Politik nichts anfangen.

Weil Beluga ein Fremdkörper blieb?

Ich hab` mal mit Wulf Herzogenrath gesprochen, dem ehemaligen Direktor der Bremer Kunsthalle, und ihn gefragt: War Stolberg denn in Bremen „einer von uns“? Und der sagte: Nein, er war „keiner von uns“ – sonst hätte man rechtzeitig eine Lösung gefunden. Es haben alle gesehen, dass Stolberg keine Liquidität mehr hatte, dass er Oaktree herein holte aus blanker

*Verhandlungspause: Niels Stolberg verlässt
das Gerichtsgebäude.*

FOTO: CHRISTOPH SPEHR



Not. Man hätte eine Lösung finden können. Mit Zwischenfinanzierung, Abschmelzen, einer anderen Führungsstruktur – möglich gewesen wäre das.

Das, was Oaktree gemacht hat: einen Teil der Schiffe aufgeben, einen Teil erhalten – Hansa Heavy Lift arbeitet ja in Hamburg offensichtlich profitabel –, das hätte man auch ohne Oaktree haben können?

Ja, und besser. Auch eine Reihe von Wirtschaftswissenschaftlern sagt: Man hätte die Reederei Beluga in Bremen verkleinert erhalten können. Das hätte Arbeitsplätze gekostet, aber eben nicht alle. Man hätte eine bremische Lösung finden und in diesem doch sehr wichtigen Segment präsent bleiben können. Bremen hatte immer eine Schwergutreederei. Jetzt gibt es ja seit 2013 eine neue, die Zeaborn, die der Bremer „Zech Group“ gehört. Die versucht da etwas, mit wenigen Schiffen. Da hätte man genauso gut Beluga erhalten können und eine bessere Position gehabt, Beluga war ja groß und weltweit eingeführt.

Hat die lokale Politik versagt?

Das Fehlen von Politik ist dafür verantwortlich, dass man nichts retten konnte bei Beluga. Es gab ein politisches Management-Defizit. Die Politik kann nicht die Schifffahrtskrise managen, aber die Krise einer großen lokalen Reederei mit weltweiten Dependancen und einer globalen Position, die hätte man politisch begleiten müssen. Da muss man Lösungen finden – auch unangenehme Lösungen für die Beteiligten, sicher auch für Stolberg, aber eben Lösungen.

Ich hab` mal gehört, der damalige Bürgermeister Jens Böhrnsen wäre in der kritischen Zeit einmal da gewesen und hätte oben im Beluga-Tower gesessen. Das wollte niemand bestätigen. Man weiß also nicht, ob Böhrnsen wirklich da war. Aber er hätte es sein müssen, und zwar öfter als einmal. Rot-Grün hätte da sein müssen. Weil das eine extrem gewichtige Sache war für die Stadt, nicht nur wegen der Arbeitsplätze, sondern auch wirtschafts- und industriepolitisch. Sie haben diesen Niedergang einfach akzeptiert und durchgewunken. Das muss man scharf kritisieren.

Man kann dieses Versagen nicht nur damit erklären, dass Stolberg in Bremen keiner „von uns“ war. Es ist eine Frage des wirtschaftspolitischen Leitbilds. Im Weltbild der Bremer Sozialdemokratie war ein Unternehmen wie Beluga nicht vorgesehen. ◀