



Interviews

23. August 2024

Philipp May im Gespräch mit Julian Pahlke

May: Und so ein großes Unternehmen, noch dazu in einer strukturschwachen Region fallen zu lassen, das will weder die Ampel im Bund, noch will das Rot-Grün in Niedersachsen, und deshalb zweifelt eigentlich niemand mehr daran, dass Bundestag und Landtag im September grünes Licht geben für einen Staatseinstieg bei der Meyer-Werft mit mindestens 80 Prozent der Anteile. Bis 2028 sollen die dann wieder abgestoßen werden.

Kritik und Skepsis gibt es dennoch an dem Plan, vor allem von Ökonomen, und über all das können wir jetzt sprechen. Am Telefon ist Julian Pahlke. Er ist Bundestagsabgeordneter für die Grünen im Wahlkreis Unterems in Niedersachsen, also dort, wo die Meyer-Werft liegt. – Guten Morgen, Herr Pahlke.

Julian Pahlke: Guten Morgen, Herr May.

May: Kommen die Staatshilfen?

Pahlke: Ich will es hoffen. Der Kanzler hat das angekündigt und wir sind gewillt. Robert Habeck hat in den letzten Monaten hart dafür gearbeitet und hat viele Gutachten erstellt, die Werft durchleuchtet, um am Ende auch sagen zu können, es gibt nicht nur den politischen Willen, sondern es gibt auch die Situation her, dass der Staat dort einsteigt und die Werft rettet. Deshalb hoffe ich, dass alle in der Ampel dabei jetzt auch mitziehen.

May: Aber es ist sehr viel Geld. Die Rede ist von 400 Millionen Euro direkte Investition, 200 vom Bund, 200 vom Land Niedersachsen, plus 1,8 Milliarden an Bürgschaften. Warum ist das gut investiertes Staatsgeld?

Pahlke: Weil die Werft in Deutschland einzigartig ist und sie ist auch fast in Europa einzigartig. Es gibt wenige Unternehmen überhaupt auf der Welt, die Kreuzfahrtschiffe, die Schiffe überhaupt von dieser Qualität bauen können, und am Ende ist es größer als nur der Kreuzfahrtmarkt. Es geht erst mal um die Zulieferindustrie, aber es geht für uns am Ende auch darum, dass die Werft zum Beispiel Konverter-Plattformen baut, die wir brauchen für die Energiewende, um den Strom, der auf der Nordsee zum Beispiel erzeugt wird, am Ende auch an Land bringen zu können. Und es geht am Ende dabei auch um das Szenario, dass die Werft in der Lage ist, zum Beispiel auch Schiffe für die deutsche Marine bauen zu können, sollte es dazu kommen. Das ist nichts, was wir hoffen wollen, aber ich glaube, das

Deutschlandfunk

Ein Programm von Deutschlandradio

Raderberggürtel 40

50968 Köln

Fragen und Anmerkungen an: hoererservice@deutschlandradio.de

gehört gerade zu einer sicherheitspolitischen Analyse mit dazu, auch wenn man sich wünscht, dass der Fall nicht eintritt.

May: Wobei das alles nicht weg wäre, wenn die Werft beispielsweise in eine geordnete Insolvenz gehen würde.

Pahlke: Wenn die Werft nicht mehr existiert, wenn die Zulieferindustrie nicht mehr existiert, dann fehlt in Deutschland ein ganz relevantes Stück an Knowhow, und die Werft hat einen riesigen Marktanteil in Europa, auch gerade in Deutschland, was den zivilen Schiffbau angeht. Man muss sich das schon mal vor Augen führen: Drei Viertel der Wertschöpfung im Schiffbau erfolgen durch die Zulieferindustrie und gar nicht nur die Werft, aber die Zulieferer gibt es nur, wenn die Werft am Ende auch überlebt, und das nicht nur für die nächsten Jahre, sondern für die nächsten Jahrzehnte.

May: Aber ich sagte ja, das wäre nicht direkt weg, wenn es eine Insolvenz geben würde. Dann würde der Standort wahrscheinlich auch noch bestehen bleiben. Es würde nur umstrukturiert, ohne die Hilfe des Staates.

Pahlke: Am Ende arbeiten an dieser Werft einerseits auch 3000 Menschen. Da hängen am Ende auch 3000 Familien dran und dann noch mal 14.000 Jobs darum herum. Die nicht in eine geordnete Insolvenz schlittern zu lassen, sondern denen eine Perspektive zu geben, wie gesagt nicht nur über die nächsten Jahre, sondern über die nächsten Jahrzehnte, ich glaube, das ist auch eine politische Verpflichtung, die wir hier eingehen sollten.

May: Seit wann ist der Staat der bessere Unternehmer?

Pahlke: Der Staat ist gar nicht der bessere Unternehmer und deshalb sollte diese Beteiligung auch zeitlich befristet sein. Wann die Befristung endet, darüber müssen wir uns jetzt, glaube ich, alle noch mal miteinander verständigen, aber dass es erst mal diese Hilfen gibt in Form von 400 Millionen Beteiligung und 1,8 Milliarden am Ende an Bürgschaften, das ist völlig klar. Die unternehmerischen Entscheidungen liegen aber am Ende bei der Werft, auch weiterhin bei der Familie, denn die wissen sehr genau, wie so ein Unternehmen zu führen ist, und das haben sie auch bewiesen mit den neuen Aufträgen, die jetzt schon an Land gezogen worden sind. Das ist am Ende die Perspektive, dass die Werft auch wieder auf eigenen Beinen stehen kann. Dafür hat die Belegschaft und dafür hat das neue Management der Werft in den letzten Monaten wirklich viel getan.

May: Wenn Sie sagen, die wissen das ganz genau, da sind ja durchaus Fragezeichen zu machen, weil Ökonomen und Experten auch sagen, die Werft ist nicht unbedingt in Schieflage geraten, weil es die Corona-Krise gab, sondern es hat ganz klare Management-Fehler gegeben, beispielsweise die fehlende Absicherung gegen steigende Rohstoffpreise. Wieso sind Sie sich so sicher, dass mit der Familie, mit dem Eigentümer, mit einem Management diese Werft dann wieder in ein ruhiges Fahrwasser gerät?

Pahlke: Während der Pandemie kam es schon dazu, dass Aufträge storniert oder verschoben worden sind, und der Bau von Schiffen gerade in dieser Größenordnung ist am Ende ein knallhartes Geschäft in einem globalen Wettbewerb mit Margen, die hart kalkuliert sind und wo am Ende der Preis für so ein Schiff auch Jahre im Voraus feststeht, wo man auf sich verändernde Stahlpreise, Energiepreise am Ende nicht mehr flexibel reagieren kann. Dann kommt es zu der Situation, dass 80 Prozent der Summe, die so ein Schiff am Ende kostet – und das kann auch mal über eine Milliarde sein –, erst mit der finalen Ablieferung gezahlt werden und in der Zwischenzeit zwischenfinanziert werden muss. Das hat sich jetzt über die letzten Jahre aufgeschaukelt durch die Corona-Pandemie und den Einbruch am Kreuzfahrtmarkt und hat dadurch die Werft betroffen.

May: Wenn Sie sagen, dieses Engagement soll zeitlich befristet sein – ich glaube, 2028 steht im Spiel -, was ist, wenn Sie sagen, 2028 müssen die Anteile abgestoßen werden, aber die Werft hat an Wert verloren, dann ist das Geld weg?

Pahlke: Davon ist erst mal nicht auszugehen, denn die Werft hat ja, wie auch Ministerpräsident Weil das eben im O-Ton sagte, elf Milliarden in den Auftragsbüchern. Das ist erst mal eine wirklich gute Prognose und das geben auch die Gutachten im Moment her.

May: Aber Sie haben gerade gesagt, wie knallhart das Geschäft ist und wie schwer das Geschäft ist, Aufträge hin oder her. Es hilft ja nichts, wenn man elf Milliarden Aufträge hat, aber kaum Gewinn macht. Das ist ja das Problem der Werft.

Pahlke: Doch genau das hilft, weil bestehende Aufträge zukünftige Aufträge mitfinanzieren. So war in den letzten Jahren auch immer wieder das Geschäft der Werft und deshalb ist das durchaus eine Perspektive.

May: Wenn das so klar ist, warum springt dann keine Bank ein?

Pahlke: Das müssen Sie die Banken fragen. Die Banken sind anscheinend sehr reserviert, was den Schiffmarkt angeht. Das ist aber schon seit vielen Jahren so. Wir können jetzt nicht warten, bis eine Bank gefunden worden ist, sondern der 15. September steht als Deadline jetzt im Raum. In so einem Moment mit dem zeitlichen Druck halte ich es für absolut richtig, dass der Staat, dass der Bund und das Land Niedersachsen dort jetzt die Hilfen auch garantieren.

May: Herr Pahlke, eine andere Sache wundert mich. Die Meyer-Werft in Papenburg war seit Jahrzehnten für grüne Politiker eher ein Problemfall, allein die Emsvertiefung für die riesigen Schiffe, die aus Sicht von Umweltschützern viel Schaden am Ökosystem angerichtet hat, und jetzt sind die Grünen im Bund und im Land in der Verantwortung und haben kein Problem, ganz viel Staatsgeld in die Hand zu nehmen, um das Unternehmen zu retten.

Pahlke: Wir haben auch, was die Ems angeht, in den letzten Jahren große Fortschritte gemacht, zum Beispiel mit dem Masterplan Ems, der eine Renaturierung auch in großen Teilen vorsieht, das auch zu Zeiten, in denen wir nicht nur in der Regierung waren, sowohl im Land als im Bund. Das gehört auch dazu. Aber am Ende geht es bei der Rettung der Meyer-Werft jetzt, glaube ich, um drei zentrale Dinge. Das sind einmal die 3000 Jobs in der Werft und 14.000 im Umfeld, die jetzt gerettet werden müssen. Das ist zum zweiten das Spezialwissen im Schiffbau, das in Deutschland und in Europa fast einmalig ist und das wir in jedem Falle sichern müssen. Und dann zum dritten, dass wir die Ressourcen im Schiffbau auch schlicht brauchen, nämlich zum Beispiel für den Bau von Konverter-Plattformen, wenn wir die Energiewende wuppen wollen und wenn wir den Strom von der Nordsee auch an Land bringen wollen. Dann gehört es dazu, dass wir auch Werften haben, die in der Lage sind, das technisch am Ende umzusetzen, und da kommt die Meyer-Werft ins Spiel.

May: Aber das Hauptgeschäft der Meyer-Werft sind Kreuzfahrtschiffe und das ist ein Markt, der zumindest aus Grünen-Sicht sehr problematisch sein soll. Wir haben in Deutschland heute den Thementag Klimaschutz. Kreuzfahrtschiffe haben eine horrende CO2-Bilanz. Noch dazu werden sie verantwortlich gemacht für andere Probleme wie Overtourism. Und dieses Geschäftsmodell wollen Sie jetzt retten?

Pahlke: Erst mal: Die Werft ist in der Lage, ihr Geschäft auch auszubauen, und das hat das Management in den letzten Wochen und Monaten uns gegenüber auch immer wieder versichert und ich glaube das, weil auch dort gesehen wird, dass es notwendig ist und dass

man sich im Zweifel dort auch mal ein bisschen breiter aufstellen muss. Aber es gehört am Ende auch dazu, wenn die Werft nicht mehr existiert, dass diese Lücke gefüllt wird, und zwar nicht von Werften, die ebenfalls hochtechnologische Antriebe anbieten wie zum Beispiel Wasserstoff, sondern dass dann die nächsten 40 Jahre Schiffe fahren, die nur mit Diesel betrieben werden, und ich glaube, es ist richtig, sich mit der Werft zusammen auf diesen Weg zu machen und das Angebot am Markt zu halten und dafür zu sorgen, dass die Kreuzfahrtbranche sich darüber ein Stück weit ändert. Die Schiffe, die jetzt bestellt worden sind, die setzen genau auf diese neuen Antriebsstrukturen und dieses Angebot halten wir am Ende nur mit einer Meyer-Werft zusammen aufrecht.

Äußerungen unserer Gesprächspartner geben deren eigene Auffassungen wieder. Der Deutschlandfunk macht sich Äußerungen seiner Gesprächspartner in Interviews und Diskussionen nicht an.