

Stellungnahme und Minderheitenvotum der NPD-Fraktion zum Parlamentarischen Untersuchungsausschuss gemäß Artikel 34 der Landesverfassung von MV

Hier: Untersuchungsauftrag zur Landtagsdrucksache 6/1123 – Aufklärung von Sachverhalten im Zusammenhang mit der finanziellen Unterstützung der P + S- Werften GmbH

Die NPD-Fraktion kommt in wesentlichen Teilbereichen zu einer anderen Bewertung des Sachverhaltes zum o. g. Untersuchungsgegenstand. Eine Zustimmung des offiziell vom Untersuchungsausschußvorsitzenden vorgelegten Zwischenberichtes konnte daher nicht erfolgen.

Die NPD-Fraktion macht daher gemäß § 39 UAG M-V Gebrauch von seinem Recht, ein Sondervotum zu formulieren und dieses mit der Erstattung des Berichts an den Landtag vorzulegen.

Sondervotum

Vor dem Hintergrund der im Laufe des Jahres 2009 auch auf die deutschen Werften durchgeschlagene Wirtschaftskrise und der damit verbundenen Bedeutung auch auf die Werften der Hegemann-Gruppe in MV kam es bereits im November 2008 zu einer direkten Kontaktaufnahme vonseiten der Hegemann-Unternehmensgruppe mit dem Wirtschaftsministerium. Unter Federführung von Herrn Wirtschaftsminister Seidel und dem Staatssekretär Herrn Dr. Stefan Rudolph kam es unter Mitwirkung des Beratungsunternehmens PwC als Mandatar des Landes MV zu Verhandlungen über ein Bankdarlehen in Höhe von 30 Millionen Euro.

Ziel war, Liquiditätsengpässe zu überbrücken, die sowohl bei der Peene-Werft als auch bei der Volkswerft in Stralsund kurzfristig entstanden waren. Laut Zeugenaussage von Herrn Kulenkampff war bei der Werft der Eindruck entstanden,

daß die Beteiligten, „also die Landesregierung MV, die Bundesregierung, die Nord/LB, die KfW – IPEX selbst nicht ganz einig waren, was sie jeweils zur Voraussetzung von Hilfen und Finanzierungen machen wollten.“

Falschbewertungen, fehlerhafte Gutachten sowie ein Kompetenzwirrwarr durchziehen das gesamte Sanierungsverfahren, nicht nur im Bereich der betriebswirtschaftlichen Ausfinanzierung und damit Rettung von Tausenden von Arbeitsplätzen, sondern ebenfalls die operative Seite im Bereich des Vorgehens bezüglich Neuakquirierung von Schiffsbauaufträgen.

Wie die Zeugenaussagen belegen, verließ gerade in einer Phase des notwendig gewordenen Strukturwandels der kaufmännische Geschäftsführer des Unternehmens den Werftenverbund, ebenso wie der Vertriebsleiter, ohne daß hierfür nahtlos Ersatz bereit stand. Spätestens ab Herbst 2009 übernahmen die federführenden Banken mehr oder weniger das Zepter im Gesamtverfahren und die Landesregierung beschränkte sich weitgehend nur noch auf administrative Zuarbeit. Die bisher vorliegenden Erkenntnisse aus der Aufarbeitung des Sanierungsverfahrens zeigen nach unserer Auffassung eindeutig, daß die SPD/CDU-Landesregierung jenseits jeder betriebswirtschaftlichen Vernunft, womöglich auch vor dem Hintergrund anstehender Landtagswahlen 2011, bereit waren, auf verlangte Landesbürgschaften der Banken einzugehen, um Zeit zu gewinnen.

Im Juni 2009 beantragten die Hegemann-Werften als dann die Gewährung einer AVAL -und Bauzeitfinanzierungshilfe in Höhe von 280 Millionen Euro und im Oktober des selben Jahres ein LFI-Darlehen in Höhe von 28 Millionen Euro, welches noch im selben Monat mit einer Laufzeit bis zum 31.12.2009 bewilligt wurde. Gleichlaufend hierzu bewilligten die Nord/LB und KfW IPEX ein Darlehen in gleicher Höhe mit derselben Laufzeit. Dieses war mit einer 90 %igen Bürgschaft des Bundes abgesichert.

Spätestens seit der Einsetzung des Sanierers Herrn Martin Hammer im Herbst 2009 muss der Landesregierung bekannt gewesen sein, daß auf der Grundlage eines KPMG Sanierungsgutachtens, das am 14.12.2009 in Bremen in der Handelskammer vorgestellt wurde, dem Unternehmen zwar zunächst eine positive

Fortführungsprognose gegeben wurde, und aufgrund der dort genannten Zahlenbasis Herr Hammer auch bereit war, als Hauptverantwortlicher weiter tätig zu bleiben. Schon wenige Wochen später wurde jedoch ein modifiziertes Gutachten präsentiert, in welchem der zuvor ausgewiesene „Free-Cash-Flow“ in dreistelliger Millionenhöhe (ca. 108 Mio), so der Zeuge Hammer, aufgebraucht war.

Herr Hammer weiter:

„Hiernach war es zumindest aus meiner persönlichen Einschätzung für mich sehr klar erkennbar, daß das Unternehmen nicht sanierungsfähig ist. Das hat zu meinem Rücktritt geführt. Ich habe das auch mit mehreren Schreiben an meinen Auftraggeber dokumentiert. Ich habe das auch in einem persönlichen Schreiben an Staatssekretär Möller gerichtet, daß ich das Unternehmen nicht für sanierungsfähig halte und, wie gesagt, am 29. habe ich meinen Rücktritt erklärt. Von der Landesregierung habe ich keine schriftliche Stellungnahme zu meinem Schreiben erhalten.“

Diese Einlassungen des Zeugen Hammer wurden bei der Vernehmung von Herrn Rüdiger Möller, ehemaliger Staatssekretär im Wirtschaftsministerium und späterer Werftenbeauftragter der Landesregierung, einfach beiseite gewischt, mit der Aussage, er, Möller, habe nicht die Wahrnehmung gehabt, daß Herr Hammer durchgehend nicht von der Sanierungsfähigkeit überzeugt war. Auch die Aussagen des Zeugen Möllers in Bezug auf die Bildung einer sog. doppelstützigen Treuhand sind so unkonkret, daß hier Raum für Spekulationen bleibt.

Nach Bewertung der NPD-Fraktion liegt durchaus der Verdacht nahe, daß der Eigentümer der Werften, Herr Hegemann, durch diese Konstruktion regelrecht ausgebootet werden sollte und auch wurde, um hiernach unter Federführung der Banken neben dem Versuch einer Werftensanierung auch um hervorragende Beratungs- und Zinsgeschäfte realisieren zu können, denen ein weiterhin in Verantwortung stehender Unternehmer wie Herr Hegemann sicher mit allen Mitteln entgegengetreten wäre.

Wie anders ist zu erklären, dass im Aktenbestand nachgewiesen ist, dass abweichend vom KPMG Gutachten, vom 14.12.2009, ein Monat später, ein

modifiziertes Gutachten vorgelegt wurde, indem 112 Millionen Euro Mehrbelastungen dem Unternehmen „aufkrotyiert“ worden sind – durch zusätzliche Finanzierungs-, Beratungs- und Treuhandkosten.

Der Zeuge Hammer formulierte das im Zeugenstand u. a. wie folgt:

„Mit einem Risikopuffer von gerade mal eine oder zwei Millionen können Sie nicht einen Auftragsbestand von 1,7 Milliarden, aus meiner persönlichen Einschätzung, abarbeiten.“

Bezüglich der Konstruktion der „doppelnützigen Treuhand“ ist bis heute aus Sicht der NPD-Fraktion nicht geklärt, ob hierdurch nicht eine faktische Geschäftsführung entstanden ist, die dann mehr oder weniger Bedingungen dem Unternehmen diktierte.

Durch den 326 Millionen Euro Baufinanzierungsrahmen der Banken, Nord/LB und die KfW IPEX, welcher vom Bund und Land zu 90 % abgesichert wurde, konzentrierte sich das Risiko nahezu vollständig auf das Land und dem Bund und somit auf den Steuerzahler.

Die Banken hatten bereits in den ersten beiden Jahren ihrer Finanzierungstätigkeit über 20,5 Millionen Euro Provisionen erhalten, nicht eingerechnet die Zinsen. Dies bedeutet, daß spätestens ab diesem Zeitpunkt die Finanzierer mit Null Risiko im Geschäft waren. Es ist weiterhin nicht einleuchtend, daß die Landesregierung vor diesem Hintergrund nicht stärker auf Senkung von Finanzierungskosten interveniert hat!

Des Weiteren bleibt festzuhalten, daß das Abwälzen der Gesamtverantwortung von Seiten der Landesregierung auf die Beraterfirma KPMG nach unserer Auffassung nicht aufrecht gehalten werden kann. Der Landesregierung war von einem Schreiben vom 03. September 2009 unterrichtet, wo die Nord/LB an die Werftengruppe unmißverständlich auf bereits aufgelaufene hohe Verluste hinwies. Ebenso war ihr bekannt, daß im KPMG Gutachten um die 100 Mio. Euro Finanzierungskosten einfach nicht aufgeführt wurden.

Wie wir heute wissen, hat der P+S Insolvenzverwalter, Herr Berthold Brinkmann, die KPMG ja auch mittlerweile auf mehr als eine halbe Milliarde Euro Schadensersatz verklagt, weil er zu dem Ergebnis gekommen ist, daß bereits Ende 2009 eine Überschuldung des Unternehmens in Höhe von ca. 20 Millionen Euro vorlag. Am Ende betrug die Überschuldung zum Zeitpunkt des Insolvenzantrages im August 2012 534 Millionen Euro und für die Zulieferer kam es zu einem Forderungsausfall von 1,22 Milliarden Euro.

Das Ergebnis unserer Auswertungen der Zeugenaussagen sowie die Bewertung des uns zur Verfügung gestellten Schriftverkehrs und Gutachterdokumente veranlassen uns, die Frage zu stellen, inwieweit durch die Handlungsweise durch die Landesregierung *eine Begünstigung einer Insolvenzverschleppung* vorliegt.

Nach Abschluß der zivilrechtlichen Auseinandersetzung zwischen dem Insolvenzverwalter Berthold Brinkmann gegenüber der Firma KPMG sowie früheren Aufsichtsräten und Geschäftsführern der P+S Werften scheint auch eventuell eine strafrechtliche Aufarbeitung nicht ausgeschlossen.

Die NPD-Fraktion bemängelt auch, daß vonseiten des Ausschussvorsitzenden, Herrn Jochen Schulte (SPD) sowie durch die SPD- und CDU-Vertreter im Untersuchungsausschuss versucht wurde, besonders die Glaubwürdigkeit des Zeugen Hammer zu erschüttern und seine Fachkompetenz in Zweifel zu ziehen.

Ohne hier auch nochmals näher auf die technischen Probleme und Versäumnisse, besonders beim Bau der Scandlines Fähren einzugehen, die in beeindruckender Weise ja in den Akten dokumentiert wurden, war der gesamte, organisatorische Ablauf im Produktionsbereich mehr als mangelhaft. Vom planlosen Zusammenschweißen großer Bauelemente ist dort ebenso die Rede, wie von einer ständigen nicht parallel laufenden Verfahrensweise von Produktion und Planung. Selbst gegen die fundamentalsten Grundlagen einer guten Praxis, z. B. im Bereich des Gewichtmanagement bei Bauteilen wurde verstoßen, sodaß es zu zusätzlichen Millionenverlusten durch Umbau und Nacharbeiten bei den Scandlines Fähren gekommen ist.

Es ist ebenso nicht glaubhaft, daß die Landesregierung nicht gewußt haben will, daß durch Schiffbausachverständige die technische Durchführung beim Bau der Scandlines Fähren im Rahmen des Sanierungskonzeptes „als nicht realisierbar“ eingestuft wurde. Im verschrifteten Bericht hierzu wurde nach „In Gebetnahme“ des Sachverständigen durch die Geschäftsleitung aus dem „nicht realisierbar“ ein „sehr ambitioniert“.

Weiterhin ist von einem Totalversagen des sog. Werftenbeauftragten, Herrn Rüdiger Möller, auszugehen, der offensichtlich nicht mehr als der Botengänger der Landesregierung war, mehr oder weniger seine Tätigkeit sich darin erschöpfte, an Beiratssitzungen teilzunehmen und Berichte hierüber an die Landesregierung weiterzuleiten.

Selbstredend ist, daß das höchste Aufsichtsgremium, der Aufsichtsrat der Werften, auf dem Höhepunkt der Krise in den Jahren 2009-2010 acht Monate nicht zu einer Sitzung zusammengekommen war.

Vor dem Hintergrund der schwierigen Lage ist ebenso unverständlich, daß ein sog. Werftenbeauftragter der Landesregierung bei einem so großen Sanierungsfall nicht ständig näher am Geschehen war und neben der formalen Tätigkeit des Besuches von Beiratssitzungen nicht auch stärker eingebunden werden konnte in Begleitung und Beobachtung des Produktionsablaufs auf den Werften, gestützt auf persönlich engen Kontakten zu den Ingenieuren und der kaufmännischen Abteilung.

Als besonders hinderlich im Sanierungsverfahren haben sich aus unserer Sicht auch wieder einmal die Regeln und Gesetze der Europäischen Union erwiesen. Diese Bestimmungen besagen u. a., daß bei Beihilfen in Bezug auf Firmen mit schlechter Bonität erhöhte Risikoaufschläge zu nehmen sind. Das bedeutete bei den P+S Werften einen Zinssatz von bis zu 11 Prozent.

Ganz augenscheinlich haben auch die Beratungs- und Finanzierungskosten wesentlich zum Scheitern einer Sanierung der Werften beigetragen. Nicht weniger negativ sind die Auswertungsergebnisse im Bereich Personalplanung. Es war sowohl

weder im praktisch, fachlichen Bereich als auch in den Konstruktions- und Planungsabteilungen zu keinem Zeitpunkt der Restrukturierung ausreichend qualifiziertes Personal vorhanden.

Neben dem für das Land MV zur Zeit bezifferten Schaden in Höhe von 270 Millionen Euro ist als besonders tragisch auch der Verlust von Forderungsausfällen kleiner und mittelständischer Betriebe anzusehen, die mit in den Strudel der Werfteninsolvenz geraten sind.

Von den angemeldeten 1,22 Milliarden Euro Forderung sind bislang bereits ca. 600 Millionen von der Insolvenzverwaltung anerkannt worden. Aber auch die Werftarbeiter verloren 3,8 Millionen Euro ihres angesparten Altersteilzeitkapitals durch die Pleite und die Landesregierung hat sich zu dieser für den einzelnen nicht wieder gut zu machenden Ausfall von Altersbezügen weder geäußert noch Hilfe angeboten.

Abschließende Betrachtung

Aus Sicht der NPD-Fraktion war das gescheiterte Sanierungskonzept der Landesregierung in Zusammenarbeit mit den Werften nicht alternativlos. Schon zu einem frühen Zeitpunkt hätte durchaus die Möglichkeit bestanden, daß sich das Land nicht mit Kredite oder Beihilfen an der Sanierung beteiligt, sondern sich als Teilhaber in die Werften einkauft und somit als Unternehmer operatives Mitspracherecht in allen Bereichen gehabt hätte.

Es ist für uns nicht vorstellbar, daß die Landesregierung nicht schon frühzeitig die Unmöglichkeit einer Rettung der Werften durch Beihilfen und Kredite erkannt hat, zumal spätestens bei den Forderungen der Banken auf 90 %ige Absicherung ihrer Darlehen und hoher Zinsen ein deutliches Signal in diese Richtung gaben.

Das Landesregierung hätte niemals auf die Gewährung von Bürgschaften eingehen dürfen, da dieses Instrument ausschließlich das Ziel verfolgen soll, die Wirtschaft in MV durch Schaffung oder Sicherung nachhaltiger wettbewerbsfähiger Strukturen zu fördern.

Das Bürgschaftsinstrument als Möglichkeit der Wirtschaftsförderung hat einzig die Zielsetzung, privates Kapital zu akquirieren, um dieses in unserem Land volkswirtschaftlich möglichst wirkungsvoll in Entfaltung zu bringen. Im Fall der P+S Werften war jedoch schon sehr früh zu erkennen, daß dieses Instrument mißbräuchlich eingesetzt wurde, weil es der Landesregierung wohl auch aus parteipolitischen Erwägungen geboten erschien, Zeit zu kaufen.

Die NPD-Fraktion widerspricht daher nachhaltig dem im Zwischenbericht gemachten Versuch, den Eindruck zu erwecken, daß es vor und während des Sanierungszeitraums der P+S Werften zu keinem Zeitpunkt Erkenntnisse vorgelegen hätten, die ein Scheitern des Unterfangens angezeigt haben.

Mit dem vom Untersuchungsausschuss vorgelegten Zwischenbericht ist die Sache für die SPD/CDU-Regierungskoalition wohlmöglich erledigt.

Nicht jedoch für den Steuerzahler und hoffentlich nicht auch für die zuständige Staatsanwaltschaft. Ganz zu schweigen von den existenzgefährdenden Auswirkungen auf die kleinen und mittleren Zulieferbetriebe.

Der Zwischenbericht ist ein zusätzlich gutes Beispiel dafür, wie Regierungsfractionen aufgrund ihrer Mehrheit in Parlamentarischen Untersuchungsausschüssen jede konsequente Aufklärungsarbeit von Tatbeständen, die ihnen nicht opportun erscheinen, zu verhindern oder unmöglich zu machen.

Udo Pastörs

NPD-Fraktionsvorsitzender und Mitglied des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses der P+S Werften